

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 12 december 2019**Datum GS-besluit** : 4 februari 2020**Vragen nr. 96**

Vragen van de heer **J.P. Hollebeek** (Partij voor de Dieren) over Verontrustende ontwikkelingen Schiphol

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 12 december 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer **J.P. Hollebeek** (Partij voor de Dieren), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

In het dossier Schiphol zijn veel zaken aan de orde, zoals het ontbreken van de vergunning Wet natuurbescherming stikstof voor 100.000 vluchten, de slechte luchtkwaliteit tot in de verre omgeving van Schiphol, de plannen van het kabinet voor een verdere en forse groei van het aantal vliegbewegingen, de alternatieve luchtvaartnota van maatschappelijke organisaties waaronder de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, het onderzoek dat aantoonde dat vogels mogelijk doof en agressief worden van vliegtuiglawaai en het jaarlijks massaal schieten en vergassen van ganzen.

Deze ontwikkelingen geven aanleiding voor de Partij voor de Dieren om de volgende (vervolg)vragen te stellen.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**VRAGEN****Vraag 1:**

Eerder stelde PvdD [vragen](#)¹ over het ontbreken van een Wet natuurbeschermingsvergunning

¹ <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=7d0bca29-d5f8-4bd0-9ba4-3e0ca5d6e738>

Schiphol voor 100.000 vluchtbewegingen. Gedeputeerde Staten gaf in de beantwoording aan dat zij geen bevoegd gezag is voor de Wet natuurbeschermingsvergunning Schiphol en hier dus niet over gaat. De minister van LNV is bevoegd gezag in deze. Echter, de provincie is wel uitvoerend voor de Natura2000-doelen.

- a) Deelt Gedeputeerde Staten de mening dat de provincie vanuit de portefeuille natuur het rijk dient aan te spreken op de niet-vergunde stikstofactiviteiten bij Schiphol? Zo nee, waarom niet?
- b) Kan Gedeputeerde Staten aangeven wat de stand van zaken is van het handhavingsverzoek van Mobilisation for the Environment met betrekking tot Schiphol en de Wet natuurbescherming?²
- c) Deelt Gedeputeerde Staten de mening dat ook Schiphol zich aan de wet moet houden?
- d) Hoe bereidt Gedeputeerde Staten zich voor op het scenario waarin Schiphol wel een vergunning blijkt nodig te hebben?

Antwoord 1:

- a) Nee, het is niet aan de Provincie om het Rijk aan te spreken over activiteiten waar zij geen bevoegdheid over heeft. Uit het advies van de Commissie Remkes over luchtvaart blijkt dat de bijdrage van luchtvaart in stikstofdepositie verhoudingsgewijs beperkt is. Wel wordt geconstateerd dat de toename van vliegverkeer groter is dan de afname van emissies. De Commissie Remkes geeft aan dat verdere toename alleen mogelijk is als sprake is van een vermindering van de huidige NOx emissies. Het Rijk zal het advies van de Commissie Remkes naar verwachting betrekken bij het vergunningendossier van Schiphol. Wij zijn van mening dat we die ontwikkeling kunnen afwachten en dat er op dit moment geen aanleiding is het Rijk aan te spreken op de niet-vergunde activiteiten bij Schiphol.
- b) Nee, dit verzoek is in behandeling bij het Rijk.
- c) Ja
- d) Niet, wij zijn geen bevoegd gezag.

Vraag 2:

Eerder stelde GroenLinks [vragen](#)³ over het voorlopig onderzoeksrapport van het RIVM naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof rond Schiphol.⁴ Het definitieve onderzoeksrapport verschijnt pas eind 2021.⁵ Op de vraag of de provincie met de minister in gesprek wilde gaan om de ernst van de situatie voor Noord-Hollandse inwoners voor het voetlicht te brengen, antwoordde Gedeputeerde Staten dat de provincie, als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), in gesprek is met de minister. De lijn die de BRS in het kader van de advisering van de Omgevingsraad Schiphol heeft ingezet, stelt dat er **geen besluiten worden genomen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol totdat diverse vraagstukken rond thema's zijn uitgekristalliseerd en in hun onderlinge samenhang zijn**

² <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/100000-illegale-vluchten-schrappen-op-schiphol-vindt-minister-van-nieuwenhuizen-onrealistisch/>

³ <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=054e778f-1cf3-46e4-8ed4-07dc859c033c>

⁴ <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>

⁵ <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/258297/nog-veel-vragen-over-ultrafijnstof-rondom-schiphol-we-overwegen-te-gaan-verhuizen>

beschouwd. **Op die thema's verwacht de BRS een visie van het Rijk in de Nationale Omgevingsvisie en/of de Luchtvaartnota. Een van de thema's betreft het RIVM-onderzoek naar ultrafijn stof.**

- a) Deelt Gedeputeerde Staten de lijn van de BRS dat er geen besluit door het kabinet over groei van Schiphol wordt genomen totdat het definitieve onderzoeksrapport RIVM is verschenen (eind 2021)?
- b) Wat vindt Gedeputeerde Staten ervan dat in de Luchtvaartnota 2020–2050 van de minister van I&W, waarover het kabinet deze maand nog een besluit neemt, alleen groeiscenario's staan? Is dit niet voorbarig, gelet op het alarmerende voorlopige rapport van het RIVM over de grote gezondheidsschade veroorzaakt door Schiphol en het onderzoek dat daar nog over gaande is?
- c) Is Gedeputeerde Staten er mee bekend dat de commissie voor de Milieueffectrapportage adviseerde ook een krimpscenario in de Luchtvaartnota op te nemen?⁶
- d) Wat vindt Gedeputeerde Staten van de reden van de commissie voor de Milieueffectrapportage dat het krimpscenario wellicht nodig zou zijn om te voldoen aan de klimaatafspraak om de CO₂-uitstoot in 2030 met 49 procent terug te dringen?
- e) Wat vindt Gedeputeerde Staten ervan dat de minister van I&W de Luchtvaartnota 2020–2050 voor 2021 en in ieder geval voor de verkiezingen in maart 2021 behandeld wil hebben in de Tweede Kamer? (groei Schiphol tot 540.000 starts en landingen per jaar), dus nog voordat het definitieve onderzoeksrapport van het RIVM verschijnt?⁷
- f) Hoe gaat Gedeputeerde Staten proberen de luchtkwaliteit tot in de verre omgeving van Schiphol (start- en landingsbaanroutes) te waarborgen?
- g) Welke gevolgen heeft de voornoemde groei van Schiphol voor woningbouw en natuur in de provincie?
- h) Valt de nieuwe luchtruimindeling, die o.a. het doel heeft de capaciteit van het luchtruimte te vergroten, hier ook onder? Zo nee, hoe verhoudt deze zich tot de Luchtvaartnota?
- i) Kan gedeputeerde Staten aangeven in welke gebieden van Noord-Holland inwoners meer overlast zullen gaan ervaren na de invoering van de nieuwe luchtruimindeling?
- j) Kan Gedeputeerde Staten aangeven wat de verwachte toename van overlast en gezondheidsschade bij de verschillende groeiscenario's is?
- k) Waar liggen voor Gedeputeerde Staten grenzen met betrekking tot de overlast en gezondheidsschade voor Noord-Hollandse burgers?

Antwoord 2:

- a) Wij zijn voorzitter van de BRS en onderschrijven inderdaad de BRS inzet. In de inzet geven wij als decentrale overheden aan dat wij geen evenwichtig advies kunnen geven zonder dergelijke informatie. Het is echter aan de minister en de Kamer om ten aanzien van hun besluitvorming de afweging te maken op basis van de beschikbare informatie
- b) Er is nog geen concept luchtvaartnota. De ontwerp luchtvaartnota is nog steeds niet gepubliceerd. Nu de heer Remkes zijn advies over stikstof en luchtvaart heeft uitgebracht

⁶ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190923_20459766/luchtvaartnota-bevat-geen-krimp-en-zeescenario-video?utm_source=www.vlieg hinder.nl&utm_medium=referral&utm_content=/nieuws/artikel/luchtvaartnota-bevat-geen-krimp-en-zeescenario

⁷ "Uur U voor luchtvaart is daar", Parool, 30 nov. '19

- zal de minister naar verwachting binnenkort de luchtvaartnota publiceren.
- c) Ja
 - d) Het is aan de minister om de uiteindelijke keuzes zorgvuldig te motiveren en aan te geven hoe zij met de aanbevelingen van de commissie van de MER is omgegaan.
 - e) Zie antwoord onder 2d.
 - f) Handhaving op de luchtvaart is een verantwoordelijkheid van het Rijk.
 - g) Er is vooralsnog geen voorgenomen groei. In de brief van 5 juli 2019 heeft de minister aangegeven dat er alleen gegroeid kan worden mits er hinderreductie wordt gerealiseerd. Dat zal in het luchthavenverkeersbesluit voor de middellange termijn moeten worden uitgewerkt door de minister, inclusief de impact op de omgeving.
 - h) De luchtruimherziening hangt samen met de uitgangspunten uit de luchtvaartnota. Dat wordt door het Rijk ook als zodanig aangegeven. Daarbij geeft de minister trouwens een driedelige doelstelling voor de luchtruimherziening naast capaciteit ook te streven naar duurzaamheid en efficiëntie.
 - i) Nee, dat zal in de besluiten door de minister moeten worden onderbouwd.
 - j) Nee, dat zal in de besluiten door de minister moeten worden onderbouwd. Op grond van haar brief van 5 juli 2019 zou er geen verslechtering mogen plaatsvinden.
 - k) Het Rijk is bevoegd gezag voor de luchtvaart en zal vanuit die rol de verschillende aspecten tegen elkaar moeten afwegen. In algemene zin geldt dat de Europese regelgeving bepalend is voor de gehanteerde normen op het gebied van de luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Vraag 3

Op de agenda van de commissie M&B d.d. 28 oktober '19 stond onder C-agendapunt 9a, ter informatie voor PS, de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het plan-MER voor de Luchtruimherziening. Het NRD is een belangrijk document, omdat deze bepaalt op welke onderwerpen het MER zich richt en welke varianten gaan worden onderzocht. De provincie is deelnemer aan de BRS.

- a) Wat was de input van de provincie op de zienswijze van de BRS?
- b) Kan het zijn dat de NRD, zoals die er nu ligt, ruimte biedt voor verdere groei van Schiphol c.q. deze faciliteert?
- c) Kan het zijn dat de BRS hier geen stelling tegen heeft genomen, terwijl de effecten van de luchtvaart op de Noord-Hollandse leefomgeving al zeer negatief zijn? Het RIVM heeft ernstige gevolgen van Schiphol laten zien voor omwonenden. De Randstad hoort zelfs tot de vuilste gebieden van Europa.^{8 9}
- d) Welke mogelijkheid heeft Provinciale Staten om inbreng te leveren op de Luchtruimherziening?
- e) Hoe zorgen Gedeputeerde Staten voor een correcte uitvoering van de motie Groei Schiphol van de Baan in deze?¹⁰ Daarin werd gesteld dat de provincie de wens van Noord-Hollandse

⁸ <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>

⁹ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4838361/kaart-lucht-vies-herrie-geluid-lawaai-gezondheid-gezond-ongezond-smerig-rivm>

¹⁰ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/moties/motie-groei-schiphol-van-de-baan> .

burgers over Schiphol moeten accepteren. Weet GS dat er geen draagvlak is onder Noord-Holland voor groei Schiphol?¹¹

- f) RIVM heeft ernstige gevolgen van Schiphol laten zien voor omwonenden. Er zijn grote gezondheidsrisico's, vooral voor kinderen.¹² Vindt de Gedeputeerde het verantwoord dat we gezondheidsrisico's lopen met onze burgers en kinderen? Is de Gedeputeerde bereid te lobbyen voor stop op groei Schiphol?
- g) Kent Gedeputeerde Staten het filmpje dat inwoners van Aalsmeer hebben gemaakt over de grote overlast van overvliegende vliegtuigen die zij ondervinden?
<https://vimeo.com/dutchvisuals/review/371850987/d0a92924d8>
- h) Hoe gaan Gedeputeerde Staten de Noord-Hollandse burgers beschermen tegen overlast en gezondheidsschade veroorzaakt door Schiphol?

Antwoord 3:

- a) Wij zijn voorzitter van de BRS en hebben deze zienswijze gezamenlijk met de partners opgesteld.
- b) Het besluit over de groei van Schiphol maakt geen onderdeel uit van de luchtruimherziening maar volgt een eigen traject. In de luchtruimherziening streven ze naar een efficiënte en duurzame inrichting van het luchtruim. In hoeverre daar ook volledig gebruik van wordt gemaakt is onderdeel van de besluitvorming van de luchtvaartnota. Dat maakt meteen de samenhang tussen beide trajecten inzichtelijk. Zie ook ons antwoord op vraag 2h.
- c) De BRS heeft er in alle zienswijzen steeds bij het Rijk op aangedrongen dat alle effecten op de leefomgeving, van alle instrumenten en onderliggende keuzes, eerst inzichtelijk gemaakt moeten worden zodat ze in onderlinge samenhang kunnen worden afgewogen alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan.
- d) Het staat een ieder vrij om gebruik te maken van de reguliere inspraakmomenten. Vanuit de provincie zullen we via de gezamenlijke BRS-lijn onze input inbrengen.
- e) Met de vaststelling van de Omgevingsvisie is de motie afgedaan. Daarnaast is het Rijk bevoegd gezag voor Schiphol niet de provincie. De minister zal richting Kamer moeten motiveren of er draagvlak is voor haar uiteindelijke voorstel.
- f) Nee. De minister zal in haar besluiten moeten onderbouwen dat de effecten op de volksgezondheid aanvaardbaar zijn en na besluitvorming moeten handhaven dat Schiphol nu en in de toekomst voldoet aan de wettelijke normen.
- g) Wij denken dat u doelt op het filmpje van de Raad van Aalsmeer. Dat kennen wij.
- h) Zie antwoord onder 3f.

Vraag 4:

De organisaties Natuur en Milieu, Greenpeace en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland hebben dit najaar de alternatieve Luchtvaartnota "Een nieuw toekomstbeeld voor luchtvaart" opgesteld.¹³ ¹⁴ Hierin pleiten zij voor een luchtvaart die past binnen de grenzen van klimaat,

¹¹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingsvisie/Documenten/Onderzoeken, Publieksonderzoek 2: Keuzes voor Noord-Holland (juli 2017)

¹² <https://nos.nl/artikel/2290906-rivm-gezondheidsklachten-door-ultrafijnstof-rond-schiphol.html>

¹³ <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/254100/milieuoorganisaties-maken-alternatieve-luchtvaartnota-krimp-luchtvaart-onvermijdelijk>

natuur en gezondheid. Krimp is onvermijdelijk. De nota wordt ondersteund door onder meer Prof. Ir. N.D. (Klaas) van Egmond, hoogleraar Milieukunde en Duurzaamheid, Universiteit Utrecht.

- a) Onderschrijft Gedeputeerde Staten de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: “Zolang het effect van ultrafijnstof en stikstof onderzocht wordt, dienen emissies uit voorzorg te worden beperkt”? Zo nee, waarom niet?
- b) Onderschrijft Gedeputeerde Staten dat er feitelijk nog geen norm is voor ultrafijnstof én de Europese norm voor fijnstof twee keer zo ruim is dan de norm van de World Health Organization (WHO) en dus ontoereikend is?^{15 16}
- c) Onderschrijft Gedeputeerde Staten dat vanwege een ontoereikende (fijnstof) en zelfs ontbrekende norm (ultrafijnstof) uit voorzorg emissies zoveel mogelijk beperkt moeten worden?
- d) Onderschrijft Gedeputeerde Staten de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: “Het economisch belang (van de luchtvaart) wordt stelselmatig overschat”? Zo nee, waarom niet? Kan Gedeputeerde Staten daarbij ingaan op de weerlegging in het rapport van de vijf economische argumenten in het luchtvaartdebat, te weten: 1) het omvangrijke bestemmingsnetwerk van Schiphol is bepalend voor het Nederlandse vestigingsklimaat, 2) capaciteitsrestricties op Schiphol betekenen het einde van Schiphol, en ineenstorting van een netwerk, 3) luchtvaart heeft een grote economische toegevoegde waarde voor Nederland in werkgelegenheid en bijdrage aan het bbp, 4) vliegbelasting schaadt de sector en levert het milieu niets op, 5) Als de Nederlandse luchtvaart niet kan groeien, gebeurt het wel in andere, minder duurzame luchtvaartlanden?
- e) Hoe geeft Gedeputeerde Staten invulling aan het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) die al in 2016 adviseerde in haar rapport ‘Mainports voorbij’¹⁷ om de bijdrage van de luchtvaart aan het vestigingsklimaat voor de economische kerngebieden te bepalen? Een overheidsbeleid dat zonder meer investeert in volumegroei past daarin niet. De overheid moet eerst onderzoeken welke kritische massa van volumestromen nodig is: zolang die wordt gerealiseerd, kunnen veel van de economische functies gewaarborgd blijven met meer ruimte voor afweging van andere maatschappelijke belangen, aldus de Rli.

Antwoord 4:

- a) Nee. Dit is niet aan GS maar aan de minister en de Tweede Kamer.
- b) Het klopt dat er nog geen norm voor ultrafijnstof is. Dat er nog geen norm voor ultrafijnstof is komt doordat er in het verleden nog weinig bekend was over de gezondheidseffecten van UFP en het niet beschikbaar zijn van een goede, gevalideerde meetmethode voor deze stof. Het onderzoek dat RIVM op dit moment uitvoert is onder andere hierop gericht. Het klopt ook dat de EU-norm voor PM10 (40 µg/m³) op dit moment hoger ligt dan de WHO-adviesnorm voor deze component (20 µg/m³). In de Omgevingsvisie

¹⁴ <https://storage.googleapis.com/planet4-netherlands-stateless/2019/10/433b4ea3-luchtvaartnota-milieuorganisaties.pdf>

¹⁵ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/beoordelen/grenswaarden/>

¹⁶ <https://storage.googleapis.com/planet4-netherlands-stateless/2019/10/433b4ea3-luchtvaartnota-milieuorganisaties.pdf>

¹⁷ <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

- en het Schone Lucht Akkoord is daarom aangegeven dat we voor fijnstof streven naar het bereiken van de WHO-advieswaarden.
- c) Emissies dienen altijd zoveel mogelijk te worden beperkt. Wat daarbij als norm mag worden gehanteerd, wordt bepaald door de Europese regelgeving.
 - d) Het gaat ons om het belang van internationale connectiviteit voor de MRA en Nederland als geheel. Daarbinnen zal de minister moeten aangeven hoe zij dat wil gaan vormgeven, ter land ter zee en in de lucht. Wij pleiten daarbij voor een multimodale aanpak. Groei van de luchtvaart of de luchthaven is daarin slechts instrumenteel en geen doel op zich zichzelf.
 - e) Zie antwoord op vraag 4d.

Vraag 5:

In het advies 'Naar een duurzame economie' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli)¹⁸ dat op 10 december '19 is uitgebracht, is de boodschap dat de overheid meer oog moet hebben voor de afbouw van gevestigde vervuilende economische activiteiten. De overheid wil immers de CO₂-uitstoot tot 2030 met 49 procent terugbrengen en in 2050 een volledig circulaire economie hebben. Om dat te kunnen bereiken moeten volgens de raad de structuren van de economie veranderen. Bestaande regelgeving bevoordeelt nu vaak gevestigde partijen en belangen, ten opzichte van innovatieve nieuwkomers. Het argument van de internationale concurrentiepositie van Nederland wordt volgens de raad vaak selectief gebruikt om verduurzaming tegen te houden.

- a) Herkent Gedeputeerde Staten hierin groei van Schiphol als één van de economische activiteiten waar afstand van genomen moet worden om een integraal duurzame samenleving te bereiken?

Antwoord 5:

- a) Zie antwoord op vraag 4d.

Vraag 6:

Een samenwerking tussen onderzoekers van Manchester Metropolitan University en het Instituut Biologie Leiden heeft tot verrassende resultaten geleid over de impact van antropogeen lawaai op vogels rondom vliegvelden, waaronder Schiphol.

- a) 'Uit het onderzoek 'Aircraft sound exposure leads to song frequency decline and elevated aggression in wild chaffinches' blijkt dat vogels rondom vliegvelden mogelijk doof en agressief zijn.¹⁹ ²⁰ Erkent Gedeputeerde Staten dat niet langer kan worden uitgesloten dat de gezondheid van vogels ernstig wordt aangetast door de aanwezigheid van vliegvelden op de manier zoals in het onderzoek beschreven staat?²¹ Zo nee, waarom niet?
- b) Deelt u de mening dat het niet acceptabel is dat vogels op deze manier grootschalige gezondheidsschade oplopen door toedoen van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

¹⁸ <https://www.rli.nl/nieuws/2019/advies-naar-een-duurzame-economie-uitgebracht>

¹⁹ <https://www.universiteitleiden.nl/nieuws/2019/08/vogels-rondom-vliegvelden-zijn-mogelijk-doof-en-agressief>

²⁰ <https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1365-2656.13059>

²¹ <https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1365-2656.13059>

- c) Wat zijn de gevolgen van het onderzoek voor de uitvoering van de Wet natuurbeschermingstaken van de provincie?
- d) Moet het terrein van het vliegveld en het gebied eromheen anders niet ongeschikt worden gemaakt voor vogels?

Antwoord 6:

- a) De minister zal een integrale afweging moeten maken. Dat maakt onderdeel uit van de milieueffectrapportages voor haar besluiten.
- b) Zie antwoord 6a.
- c) De bepalingen in de Wet Natuurbescherming zijn uiteraard van kracht. Bij verstoring of schade aan populaties van beschermde soorten, is mogelijk ontheffing vereist van deze verboden. Dit onderzoek draagt bij aan de kennis over de aard van de verstoring.
- d) In het kader van de vliegveiligheid wordt dit al gedaan. In een zone van 10 km rondom Schiphol worden al verschillende initiatieven genomen om het gebied zo onaantrekkelijk mogelijk te maken voor vogels. Dit is onderdeel van de zogenaamde 4 sporenaanpak. Zo gelden er in een straal van 6 km rondom Schiphol beperkingen voor het wijzigen van bestemmingen of het grondgebruik waarbij alle nieuwe ruimtelijke activiteiten moeten worden getoetst op hun vogelaantrekkende werking. Ook zijn er initiatieven om de foerageermogelijkheden voor vogels te verminderen. Onderdeel daarvan is een subsidieregeling voor agrariërs om na de oogst vogelaantrekkende gewasresten direct onder te ploegen. Hiermee wordt beoogd het aantal aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels te verminderen.

Vraag 7:

De provincie bestrijdt ganzen in de verre omgeving van Schiphol door deze met duizenden te vergassen in zogenaamde vergassingscontainers. Tegelijkertijd staat zij toe dat voor ganzen aantrekkelijke gewassen worden geteeld tot onder de start- en landingsbanen.

- a) Zijn de pilots met het planten van olifantsgras en het snel omploegen van akkers waar tarwe is geoogst een succes? Zo ja, gaan deze vogelwerende maatregelen nu breder uitgerold worden?
- b) Hoe staat het met het onderzoek naar zonneweides rond Schiphol? Wetenschappers zeggen ook dat landbouw niet past bij veiligheid van een luchthaven. Bovendien leveren zonnepanelen een alternatief verdienmodel voor boeren en Schiphol wil het ook graag.²² Wat zijn de belemmeringen nog en hoeveel hectare is inmiddels al wel gerealiseerd?

Antwoord 7:

- a) Met betrekking tot de pilots wordt er momenteel door Schiphol onderzocht in hoeverre het aanplanten van stroken olifantsgras er voor zorgt dat ganzen minder overzicht hebben terwijl ze foerageren, waardoor ze zich onveilig voelen. Deze pilot loopt nog. Daarnaast heeft Schiphol een pilot gedaan met het gebruik van olifantsgras als biobrandstof. Dit bleek niet haalbaar te zijn, omdat de kosten en baten uit balans waren. De regeling Tijdelijk Onderwerken is geëvalueerd en het ministerie van IenW, zij hebben in

²² Commissie NLWM, 16 april 2018, Behandeling Ganzenbeheerplan

2018 voor vijf jaar een nieuwe overeenkomst afgesloten met agrariërs.

- b) Zoals aangegeven in het coalitieakkoord 'Duurzaam Duurpakken' onderzoeken we of zonneakkers in de Schipholregio een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de ganzenoverlast. De gemeente Haarlemmermeer is momenteel bezig met de ontwikkeling van nieuw zonbeleid, dat onderdeel moet worden van de Regionale Energiestrategie (RES) Noord-Holland Zuid. Er is door de gemeente een aantal kansrijke zonnepark-scenario's uitgewerkt, die elk (in meerdere of mindere mate) locaties omvatten rondom de start- en landingsbanen, waar nu ganzen zitten. De komende maanden wordt de gemeentelijke inzet op zonneparken verder uitgewerkt, waarin ook andere aspecten als draagvlak en ruimtelijke kwaliteit integraal worden meegewogen. In de zomer van 2020 wordt de concept-RES verwacht, met daarin zoekgebieden voor zonneparken. Afgesproken is op het thema "ganzen" in ieder geval samen op te trekken als provincie en gemeente.

Vraag 8:

Deelt Gedeputeerde Staten de conclusie dat luchtvaart zich moet bevinden binnen de grenzen van een goede leefomgeving, veiligheid en gezondheid? En deelt u de conclusie dat, gezien alles wat we nu weten over schade op al deze gebieden, de enige conclusie kan zijn dat het volstrekt onverantwoord is om de luchtvaart verder te laten groeien en we moeten inzetten op krimp?

Antwoord 8:

Ja

Nee, we zien ten aanzien van de door u getrokken conclusie graag de motivering van de minister tegemoet. En verwachten dat zij in haar besluiten een integrale afweging maakt waarin zij recht doet aan alle belangen.