

Luchtvaartbeleid in het coalitieakkoord

Brief van burgerorganisaties aan de informateur, fractievoorzitters Tweede Kamer en leden van de Vaste Kamercommissie IenW

Geactualiseerde versie mei 2021

 **Bewoners Omgeving Schiphol**

 **LB^{*}
BL**

 **SW**

 **SATL**

 **MOB**

 **WTL**
WERKGROEP TOEKOMST LUCHTVAART

Hoofddorp, 21 mei 2021

Geachte mevrouw Hamer en leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,

1. Maak een pas op de plaats om het luchtvaartbeleid een nieuwe koers te geven

Het luchtvaartbeleid staat op een tweekoppige berg. De bewoners willen beperking van het luchtverkeer conform de *vier publieke belangen*¹ uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, omdat die belangen dan veel beter gediend worden dan in 2019 het geval was. Met circa 350.000 vluchten op Schiphol en regionale luchthavens voor passagiers van en voor Nederland (minder transferpassagiers) kan een uitstekende internationale verbinding met de wereld worden onderhouden. Dat is het enige beoogde economisch/maatschappelijke nut. Opening van Airport Lelystad is overbodig en onnodig belastend voor de leefomgeving. Ook op de regionale luchthavens is het aantal vluchten veel groter dan het belang van de omliggende regio rechtvaardigt.

De luchtvaartsector² wil de luchtvaartgroei voortzetten via “stillere en schonere vliegen”, conform het *groei-verdienmodel* uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. De externe kosten van luchtvaart zijn hoog en sterk afhankelijk van het volume luchtverkeer. Stimuleren van luchtvaartgroei door belastingvoordelen (de zoveelste stedenvlucht) is economisch ongewenst. Hinder en uitstoot nemen vanwege het grotere aantal vluchten aantoonbaar toe. Met de in de Luchtruimherziening³ voorgestelde verhoging van de baan-capaciteit neemt de frequentie van passerende vliegtuigen overal in de Schipholregio toe. Dat verhoogt de ondervonden vlieghinder aanzienlijk. Schiphol was in 2019 met miljoenen transferpassagiers al 50% groter dan voor verbinding van Nederland benodigd was. Met deze groei komt de nu al in het nauw gebrachte woningbouwopgave nog meer in de knel. Het economische nut van deze overcapaciteit en van nog meer groei wordt niet benoemd in de nota. Wel krijgt de sector “perspectief”, vermoedelijk op omzetgroei. Tegen die achtergrond is de door de sector bepleite terugkeer naar “het oude normaal” uit 2019 en verdere groei economisch onnodig en extra schadelijk voor de samenleving. Er zijn tekorten op de arbeidsmarkt op gebieden als zorg, energietransitie en ICT. Het stimuleren van werkgelegenheid in de luchtvaart veroorzaakt nog meer spanning op de arbeidsmarkt. Beter is in te zetten op een transitie van luchtvaartpersoneel naar sectoren met een hogere maatschappelijke, economische en ecologische bijdrage.

Het herstel na Corona biedt een uitgelezen kans om een nieuwe politieke koers van de luchtvaart in te zetten, die veel beter past bij de zorgvuldige omgang met de leefomgeving dan “voortmodderen” met economisch ongemotiveerde luchtvaartgroei. Begin deze ontwikkeling met een objectief deskundigenonderzoek naar het nog niet in de Luchtvaartnota ingevulde scenario van de vier publieke belangen. Daar hebben zowel de Tweede Kamer⁴ als de Commissie m.e.r.⁵ om gevraagd. Aangezien het scenario verbinding zich alleen richt op passagiers van en naar Nederland, mag verwacht worden dat daarvoor minder luchtverkeer benodigd is dan in 2019.

Samenvattend verzoeken wij u om

- In het coalitieakkoord - in plaats van het streven naar voortgezette luchtvaartgroei - ruimte te scheppen voor een nieuwe koers in het luchtvaartbeleid.
- Een objectief deskundigenonderzoek te laten houden naar het scenario van verbinding, met zodanig beperkt luchtverkeer dat de veiligheid, omgevingskwaliteit en duurzaamheid zo goed mogelijk behartigd en verbeterd worden.
- In afwachting van de onderzoeksresultaten de heropbouw op Schiphol en de regionale luchthavens tot 350.000 vluchten te beperken, om voldoende feiten te voorkomen.

2. Herstel van vertrouwen in het luchtvaartbeleid moet op de kabinetsagenda komen

Ook bij luchtvaart is er bij benadeelde burgers al lange tijd gebrek aan vertrouwen in het overheidsbeleid, krachtig samengevat in het begrip ‘Schiphollen’. Ons voorstel gaat uit van de nieuwe bestuurscultuur en herstel van vertrouwen bij de burgers, zoals breed door de politiek gewenst.

In Nederland hebben ongeveer 2,5 miljoen burgers te maken met de negatieve gevolgen van luchtvaart op hun leefomgeving en gezondheid. Bewoners onder vliegroutes van Schiphol en regionale luchthavens hebben zich georganiseerd in brede coalities van burgersnetwerken. Zij hebben grondig onderzocht waar het beleid in gebreke blijft. Dit biedt een uitgesproken kans om in de komende kabinetsperiode de openstaande beleidsvraagstukken in de Luchtvaartnota, Luchtruimherindeling en Wet- en regelgeving

wetenschappelijk te onderbouwen, gebruikmakend van burgerparticipatie op basis van *joint fact finding* onder begeleiding van een onafhankelijke commissie die het vertrouwen van burgers geniet.

3. Wet- en regelgeving moet dezelfde rechtsbescherming bieden als in andere sectoren

Burgers onder vliegroutes van Schiphol en regionale luchthavens kennen geen rechtsbescherming die in andere sectoren zoals weg- en spoorverkeer en industrie gebruikelijk is. De luchtvaart wordt aangestuurd met algemene maatregelen van bestuur en kent geen wettelijk vastgestelde normen waarop kan worden gehandhaafd. Evenmin kunnen omwonenden naar de rechter stappen om hun positie te beschermen. De *Nationale Ombudsman* vraagt aandacht voor het feit dat klachten van omwonenden nauwelijks leiden tot verbeteringen. In de wet- en regelgeving staat zo groot mogelijke luchtvaartcapaciteit centraal. De aansluiting van de luchtvaartwetgeving op de Omgevingswet lijkt bij voorbaat al onmogelijk. Daardoor is de door bewoners ervaren geluidhinder rond Schiphol en andere luchthavens veel groter dan elders in ons land.

4. De Tweede Kamer moet de democratische controle van de uitvoering serieus oppakken

De groei naar 500.000 vluchten is, tegen de afspraken in, gepaard gegaan met meer hinder. Deze “Al-dersparadox” is onafhankelijk vastgesteld in een recent rapport van het *Compendium voor de Leefomgeving*⁶. De *Commissie m.e.r.*⁷ en burgers hebben ernstige kritiek op het LVB-1, die door het nieuwe kabinet en de Tweede Kamer serieus moet worden genomen. Dat geldt ook voor de ingediende zienswijzen en de kritiek van de *Commissie m.e.r.* op de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening⁸.

De *GGD*⁹ rapporteerde in december 2020 over het toegenomen aantal ernstig gehinderden in de wijde omgeving van Schiphol.

De Nationale Ombudsman vraagt aandacht voor de klachtenafhandeling door Bewoners Aanspreekpunt Schiphol die nauwelijks leidt tot verbetering.

Het plan ‘Samen op weg naar minder hinder’ van de *Schiphol Group en LVNL*¹⁰ is bedoeld als invulling van voortgezette groei van Schiphol naar 540.000 vluchten. Dit plan levert dermate weinig hinderreductie op dat voortzetting van de groei tot meer hinder zal leiden. Dit is een recent voorbeeld van het feit dat het groeiverdienmodel op de luchthavens geen afname maar juist toename van de hinder oplevert.

Het is een publiek geheim dat geluidsberekeningen de overlast systematisch te laag berekenen. Het verschil bedraagt over de gehele linie 3 dB minder dan daadwerkelijk gemeten geluid.

Bij al deze voorbeelden valt op dat ze niet leiden tot gedegen democratische controle door de Tweede Kamer, waardoor de krachtige luchtvaartlobby nog steeds vrij spel heeft. De bewoners willen de Tweede Kamer als belanghebbenden bij de tegenmacht van het parlement op dit gemis aanspreken.

5. De luchtvaart stuit op meerdere milieugrenzen

De Tweede Kamer moet nog een besluit nemen over de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050, de daarin gepresenteerde vier publieke belangen en het groeiverdienmodel.

Dit besluit hangt samen met het besluit over LVB-1 en de op groei gerichte Luchtruimherziening. Daarbij staat het bewaken van de milieugrenzen op het gebied van veiligheid, uitstoot en geluid centraal. De *Onderzoeksraad voor veiligheid* (Ovv) ontraadt groei boven 500.000 vliegtuigbewegingen vanwege de veiligheidsrisico's van starten en doorstarten op de kruisende banen¹¹ van Schiphol.

Er is nog geen duidelijkheid over de natuurvergunningen van Schiphol en de regionale luchthavens. De WHO en GGD wijzen op de overschrijding van gezondheidsgrenzen door vliegtuiglawaai. Dit is ook een probleem bij het inpassen van de luchtvaart in de Omgevingswet.

De onderzoeken van RIVM naar de uitstoot van ultrafijnstof en het meten/rekenen programma voor vlieg-geluid lopen nog. Zonder de uitkomsten hiervan kunnen geen verantwoorde besluiten worden genomen. Onderzoek van Natuur en Milieu¹² toont aan dat de luchtvaart van Nederland slechts kan voldoen aan ‘Parijs’ na een aanzienlijke beperking van het verkeersvolume, gevolgd door een jaarlijkse CO₂-reductie van meer dan 5%. De International Energy Agency¹³ stelt wat betreft de mondiale luchtvaart eveneens voor het volume luchtverkeer aanzienlijk te beperken om de doelstelling van ‘Parijs’ haalbaar te maken.

Hoogachtend,

[Bewoners Omgeving Schiphol](#) - [SchipholWatch](#) - [Landelijk Burgerberaad Luchtvaart](#) - [SATL Lelystad](#) - [Mobilisation for the Environment](#) - [Werkgroep Toekomst Luchtvaart](#)

Noten

¹ Ministerie van IenW, 2020, *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050*. Deze belangen zijn *Veiligheid* van de luchtvaart, *Verbinding* van Nederland met de wereld, *Kwaliteit* van de *leefomgeving* (waaronder de natuur en de woningbouw) en *Duurzaamheid*.

² Luchtvaartsector, 2020, *Nieuw perspectief: duurzame luchtvaart voor een sterk Nederland*, <https://drive.google.com/file/d/1mTgkPpui7hTVcRGynLYDrAJUqI4TKfPC/view>

³ Ministerie van IenW, 2021, *Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening*.

⁴ Tweede Kamer, 2020, *motie Kröger*, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-759.html>

⁵ Commissie m.e.r., 2020, *Luchtvaartnota*, <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/a3372ts.pdf>

⁶ Compendium voor de Leefomgeving, 2020, <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstorend-rond-schiphol>

⁷ Commissie m.e.r., 2021, *Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020*, https://commissiemer.nl/docs/mer/p35/p3526/3526_ts_toetsingsadvies.pdf

⁸ Commissie m.e.r., 2021, *Luchtruimherziening*, https://commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3421/3421_ts_toetsingsadvies.pdf

⁹ GGD Kennemerland, 2020, *Schiphol en gezondheid*, <https://www.ggdkennerland.nl/milieu-en-gezondheid/schiphol-en-gezondheid>

¹⁰ Schiphol Group en LVNL, 2021, *Samen op weg naar minder hinder*, <https://minderhinderschiphol.nl/>

¹¹ NOS, 2020, *Onderzoeksraad: kruisende vliegtuigen veiligheidsrisico op Schiphol*, <https://nos.nl/artikel/2349626-onderzoeksraad-kruisende-vliegtuigen-veiligheidsrisico-op-schiphol.html>

¹² Natuur en Milieu, 2021, *Luchtvaartnota kabinet overschrijdt Klimaatakkoord Parijs met 90 Megaton CO₂*, <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/luchtvaartnota-kabinet-overschrijdt-klimaatakkoord-met-90-megaton-co2/>

¹³ IEA, 2021, *Net Zero by 2050. A roadmap for the global Energy Sector* <https://iea.blob.core.windows.net/assets/4719e321-6d3d-41a2-bd6b-461ad2f850a8/NetZeroBy2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector.pdf>