

Luchtvaartbeleid in het coalitieakkoord

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

 **Bewoners Omgeving Schiphol**

**LB^x
BL**

SW

 **SATL**

 **Mob**

 **WTL**
WERKGROEP TOEKOMST LUCHTVAART

Hoofddorp, 27 april 2021

Geachte heer Tjeenk Willink 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 sprong. De bewoners willen beperking van het luchtverkeer conform de vier publieke belangen¹ uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, omdat de maatschappelijke impact daarvan veel lager is dan die in 2019. Met luchtverkeer van circa 350.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en regionale luchthavens tezamen kan een uitstekende internationale verbinding met de wereld worden onderhouden. Die is bestemd voor alle passagiers van en voor Nederland. Er zijn dan wel minder toeristen met extreem goedkope tickets en transferpassagiers. Dat is het beoogde maatschappelijke nut. Opening van Airport Lelystad is overbodig en onnodig belastend voor de leefomgeving.

De luchtvaartsector² wil de luchtvaartgroei voortzetten via stiller en schoner vliegen, conform het *groei-verdienmodel* uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. De ervaring leert dat daar weinig van terecht komt. De maatschappelijke impact van hinder en uitstoot neemt vanwege het grotere aantal vluchten juist aantoonbaar toe. Schiphol was in 2019 met miljoenen transferpassagiers al 50% groter dan voor verbinding van Nederland benodigd was. 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.

De huidige situatie biedt een uitgelezen kans om een pas op de plaats te maken voor het ontwikkelen van een nieuwe politieke koers van de luchtvaart, die veel beter bij de zorgvuldige omgang met de leefomgeving past dan "voortmodderen" met economisch ongemotiveerde luchtvaartgroei. De bewoners moeten in dat ontwikkelingsproces de volle gelegenheid krijgen om inhoudelijk te participeren. Het proces is allereerst gebaat bij objectief deskundigenonderzoek naar het nog niet in de Luchtvaartnota ingevulde scenario van de vier publieke belangen. Daar hebben zowel de Tweede Kamer³ als de Commissie m.e.r.⁴ omgevraagd.

Wij verzoeken u om in plaats van ongemotiveerde luchtvaartgroei (meer van hetzelfde) in het coalitieakkoord een politieke heroverweging te benoemen, teneinde het luchtvaartbeleid op een nieuwe koers te zetten naar optimale en evenwichtige behartiging van de publieke belangen.

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

Bij de luchtvaart is gebrek aan vertrouwen in het overheidsbeleid, krachtig samengevat in het begrip 'Schiphollen', al geruime tijd een belangrijk thema. 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 burger-netwerken. 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*.

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

Burgers onder vliegroutes van Schiphol en regionale luchthavens kennen niet de rechtsbescherming die in andere sectoren zoals weg- en spoorverkeer en industrie gebruikelijk is. De luchtvaart wordt aangestuurd via het bestuursrecht en kent slechts beperkingen die niet of moeilijk handhaafbaar zijn. 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 politiek wil geen inpassing van de luchtvaartwetgeving op de Omgevingswet. Daardoor blijft 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*⁵. De *Commissie m.e.r.*⁶ 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 Luchtruimherziening⁷.

De GGD⁸ 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*⁹ 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)* vraagt aandacht voor de veiligheidsrisico's van starten en doorstarten op de kruisende banen¹⁰ 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 Milieu¹¹ 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%.

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

⁴ Commissie m.e.r., 2020, *Luchtvaartnota*, <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/a3372ts.pdf>

⁵ Compendium voor de Leefomgeving, 2020, <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol>

⁶ Commissie m.e.r., 2021, *Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol 2020*, https://commissie-mer.nl/docs/mer/p35/p3526/3526_ts_toetsingsadvies.pdf

⁷ Commissie m.e.r., 2021, *Luchtruimherziening*, https://commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3421/3421_ts_toetsingsadvies.pdf

⁸ GGD Kennemerland, 2020, *Schiphol en gezondheid*, <https://www.ggdkennerland.nl/milieu-en-gezondheid/schiphol-en-gezondheid>

⁹ Schiphol Group en LVNL, 2021, *Samen op weg naar minder hinder*, <https://minderhinderschiphol.nl/>

¹⁰ NOS, 2020, *Onderzoeksraad: kruisende vliegtuigen veiligheidsrisico op Schiphol*, <https://nos.nl/artikel/2349626-onderzoeksraad-kruisende-vliegtuigen-veiligheidsrisico-op-schiphol.html>

¹¹ 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/>