



BEWONERSPETITIE SCHIPHOL

Den Haag, 22 juni 2021

Deze petitie is aangeboden aan leden van de Vaste Kamercommissie IenW door Matt Poelmans, voorzitter Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol (ORS) en Hans Buurma, voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL)

De onderstaande tekst is gedeeltelijk gelijk aan de brief van zes burgerorganisaties aan de kabinets-informateur en de Tweede Kamer d.d. 21 mei 2021, en aangevuld met recente relevante ontwikkelingen¹.

1. Burgervisie Luchtvaart nodig om rechtsbescherming te garanderen

1.1 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.

1.2 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 ervaren geluidhinder rond Schiphol en andere luchthavens veel groter dan elders in ons land.

1.3. 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 “Alders-paradox” is onafhankelijk vastgesteld in een recent rapport van het *Compendium voor de Leefomgeving*². De *Commissie m.e.r.*³ 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 Luchtruimherziening⁴. De *GGD*⁵ 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*⁶ 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 tot nu toe nog niet geleid hebben tot gedegen democratische controle door de Tweede Kamer, waardoor de krachtige luchtvaartlobby nog steeds vrij spel heeft. De bewoners willen dat de Tweede Kamer als belanghebbenden bij de tegenmacht van het parlement het kabinet wel op dit gemis aanspreken. Concrete voorstellen staan in hoofdstuk 3.

2. De luchtvaartnota schiet te kort in kaderstelling voor de vier publieke belangen

2.1 De luchtvaart stuit landelijk en op Schiphol op meerdere milieugrenzen

De Tweede Kamer moet nog een besluit nemen over de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050 en de daarin centraal gestelde vier publieke belangen verbinding, veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Deze belangen zijn niet kwantitatief uitgewerkt in een scenario voor een goede verbinding. Wel is een voorkeurscenario voor groei van de luchtvaart ingevuld in een plan-Mer, op grond van een groeiverdienmodel. De relatie tussen de noodzaak van verbinding en groei van de luchtvaart is evenmin uitgewerkt. Het principe van groei verdienen vereist dat de sector eerst milieuruimte schept. Niet alleen op gebied van het aantal gehinderden, maar ook op de drie publieke milieubelangen. Dat blijkt onmogelijk te zijn.

Het besluit van de Tweede Kamer over de Luchtvaartnota hangt samen met het besluit over LVB-1 voor Schiphol en de op groei gerichte Luchtruimherziening. Daarbij staat het bewaken van de milieugrenzen centraal.

Schiphol is op grond van zijn functie als overstapluchthaven (hub) sterk gegroeid, mede omdat twee vervoermarkten werden bediend: de thuismarkt van passagiers van en naar Nederland (45 miljoen in 2018) en de internationale overstapmarkt van transferpassagiers (26 miljoen), veelal tussen Europese en intercontinentale bestemmingen. De laatste jaren blijkt duidelijk dat Schiphol tegen grenzen aanloopt.

Vestigingsklimaat

Een bekende eis van zich in Nederland vestigende organisaties is een hoogwaardige werk- en woonomgeving. De verbeteringsvoorstellen in deze petitie dragen dus ook aan het vestigingsklimaat bij.

Woningbouw

De regio Schiphol heeft een grote opgave voor bouw van nieuwe woningen die vanwege het intensieve luchtverkeer niet uitgevoerd kan worden. To70 geeft onder meer als oplossingen nachtsluiting en minder luchtverkeer naar 400.000 of 300.000 vliegtuigbewegingen.

Luchtruim

Bij 500.000 vliegtuigbewegingen heeft het luchtruim rond Schiphol geen capaciteit meer voor verdere groei. De “oplossing” in de Luchtruimherziening is de vliegtuigen dichter op elkaar laten vliegen, met nadelige gevolgen voor de veiligheid.

Veiligheid

De *Onderzoeksraad voor veiligheid* (Ovv) ontraadt groei boven 500.000 vliegtuigbewegingen vanwege de veiligheidsrisico's van starten en doorstarten op de kruisende banen⁷ van Schiphol. Veiligheid omwonenden kan nog worden toegevoegd. De Ovv constateert ook dat de groepsnorm voor externe veiligheid van omwonenden bij Schiphol een factor 10 slechter is dan toegestaan voor andere bedrijfstakken.

Stikstofuitstoot

Er is nog geen duidelijkheid over de natuurvergunningen van Schiphol en de regionale luchthavens. Er komt zeker een juridische discussie welk peiljaren daarvoor gelden in relatie tot het jaar waarin de natuurvergunningen verleend hadden moeten worden. Ook staat vast dat de depositie van stikstof moet halveren.

Gezondheid

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. Het meten/rekenen programma voor vlieggeluid is nog in ontwikkeling.

Ultrafijnstof

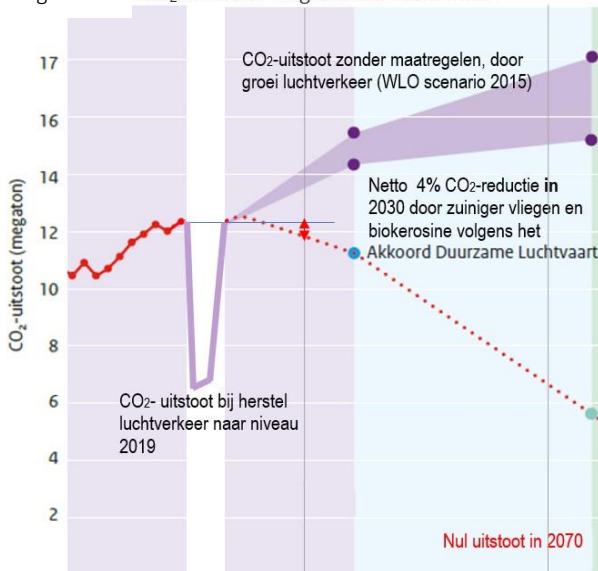
De onderzoeken van RIVM naar de uitstoot van ultrafijnstof. Zonder de uitkomsten hiervan kunnen geen verantwoorde besluiten worden genomen.

CO₂-uitstoot

Onderzoek van Natuur en Milieu⁸ 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 Agency⁹ stelt wat betreft de mondiale luchtvaart eveneens voor het volume luchtverkeer aanzienlijk te beperken om de doelstelling van 'Parijs' haalbaar te maken.

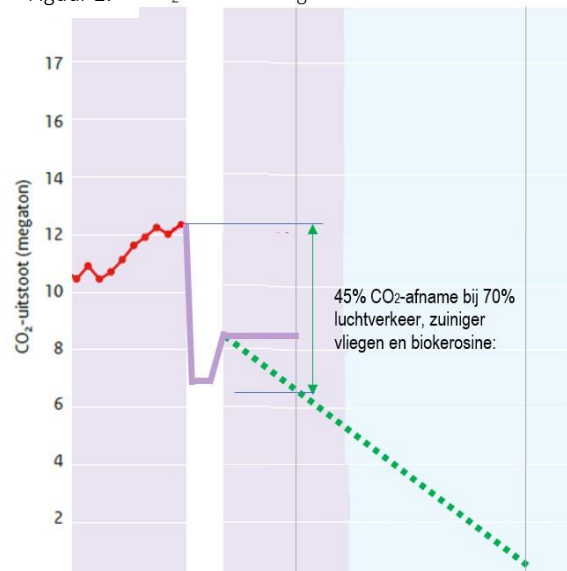
Een helder voorbeeld is halvering van de CO₂-uitstoot in 2030 volgens het akkoord van Parijs en het Shell-vonnis dat 45% reductie in 2030 oplegt. In de luchtvaartnota komt de sector niet verder dan een armzalige 5% in 2030 (figuur 1), omdat de besparingen door biobrandstof en een iets zuinigere vluchtlot merendeels door de toegelaten groei worden opgesoupeerd.

Figuur 1. CO₂-reductie volgens Luchtvaartnota



2010 2015 2020 2025 2030 2035 2040 2045 2050
Bron: Figuur 5.1 Luchtvaartnota, gecorrigeerd naar de coronacrisis

Figuur 2. CO₂-reductie volgens Shell-vonnis



2010 2015 2020 2025 2030 2035 2040 2045 2050
Bron: WTL Analyse Shell-vonnis in de luchtvaart

Om die halvering te bereiken moet het luchtverkeer verminderen naar hoogstens twee derde van het aantal vluchten in 2019 (figuur 2). Zes burgerorganisaties hebben de Tweede Kamer hierover op 28 mei 2021 ingelicht. Op de website van de WTL staan een uitleg¹⁰ en de brief.

Nog veel verder gaat de recente uitspraak van wetenschappers Melkert en Peeters¹¹ over de noodzakelijke vermindering naar 200.000 vluchten van het gehele vliegverkeer in Nederland nu de luchtvaart beschouwd wordt als een gewone sector (zonder uitzonderingspositie) die evenals vergelijkbare sectoren zijn uitstoot in 2030 moet verminderen ten opzichte van die in 1990. Begrijpelijk, want in dat jaar bedroeg de CO₂-uitstoot van de luchtvaart ongeveer 20 procent van die in 2019.

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

Keuze: doorgroeien van de hub of focus op goede verbindingen voor de thuismarkt

Het luchtvaartbeleid staat op een tweesprong. De Tweede Kamer staat voor een fundamentele keuze:

- doorgroeien met de combinatie thuismarkt en de overstapmarkt om de hub Schiphol groter te maken met een steeds grotere inbreuk op de samenleving, of
- de luchtvaart beperken tot verbinding van de thuismarkt met de wereld, bij ticketprijzen inclusief externe kosten, zodat de inbreuk op de samenleving afneemt.

Die keuze is noodzakelijk om de Luchtvaartnota om te vormen naar consistent luchtvaartbeleid tot 2050, dat uitgaat van het advies van de Rli uit 2016 (*Mainports voorbij*).

Doorgroeien van de hub

De luchtvaartsector¹² wil de luchtvaartgroei voortzetten via “stiller en schoner vliegen”, conform het genoemde groeiverdienmodel dat niet blijkt te werken. 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. Met de in de Luchtruimherziening¹³ voorgestelde verhoging van de baancapaciteit 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. Het economische nut van deze overcapaciteit en van nog meer groei worden 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 buitengewoon 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.

Kiezen voor het scenario verbinding

De bewoners pleiten daarentegen voor beperking van het luchtverkeer conform de *vier publieke belangen*¹⁴ omdat deze vanwege de beperking 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. Het kan ook met enige tienduizenden vluchten minder door nog minder transferpassagiers te accommoderen. Bij de door de wetenschappers genoemde 200.000 vluchten is er een krappe capaciteit voor passagiers van de thuismarkt, zijn overstappers niet meer welkom en moeten de vluchtfrequenties omlaag. Verbinding 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.

Onderzoek en pas op de plaats

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. Maak een pas op de plaats om het luchtvaartbeleid een nieuwe koers te geven. 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 Kamer¹⁵ als de Commissie m.e.r.¹⁶ om gevraagd. Een belangrijk onderdeel van dit onderzoek vormt een analyse van het economische (handels)belang van alle bestemmingen van Schiphol, zoals eerder gevraagd door Rli en reeds in kaart gebracht door de Werkgroep Toekomst Luchtvaart. Aangezien het scenario verbinding zich alleen richt op passagiers van en naar Nederland, mag verwacht worden dat daarvoor aanzienlijk minder bestemmingen en luchtverkeer benodigd zijn dan in 2019.

3. Verzoeken aan de Tweede Kamer

Stel als parlement hoge eisen aan de Luchtvaartnota en het luchtvaartbeleid, die de hoognodige kaders voor de toekomstige luchtvaart moeten stellen:

- Stel allereerst met objectief onderzoek vast hoeveel luchtvaart nodig is voor het publieke doel internationale verbinding in combinatie met vermindering van de inbreuken op de publieke belangen van veiligheid, leef- en woonomgeving, de volksgezondheid, de natuur en het klimaat.
- Onderwerp de luchtvaart aan gelijkwaardige deelname aan het Nationale Klimaatakkoord dat het Klimaatakkoord van Parijs volgt, bijvoorbeeld met een CO₂-budget gebaseerd op reductie ten opzichte van een passend peiljaar. Stem dit af met het EU-beleid voor duurzame luchtvaart.
- Pas de Luchtvaartnota en huidige plan-Mer navenant aan met een goed uitgewerkt scenario met een plan-Mer voor Verbinding.
- Voorkom dat herstel van Schiphol boven de hoeveelheid luchtverkeer die voor verbinding nodig is, noopt tot krimp achteraf. Maak gedurende de uitvoering van bovenstaande punten een pas op de plaats.
- Voer nachtsluiting van Schiphol in om de slaapverstoring uit te bannen die de volksgezondheid bedreigt.
- Stel een nieuwe individuele hindernorm voor geluidsbelasting vast naast de huidige collectieve norm voor het aantal ernstig gehinderden.
- Zorg voor een rechtsbescherming voor gedupeerden rond Schiphol en de regionale luchthavens die vergelijkbaar is met die in andere sectoren.
- Richt de bewonersparticipatie in volgens het overlegmodel Schiphol naar advies Van Geel

¹, <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/brief-aan-tweede-kabinetsinformatieur/>

² Compendium voor de Leefomgeving, 2020, <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol>

³ Commissie m.e.r., 2021, *Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020*, https://commissiemer.nl/docs/mer/p35/p3526/3526_ts_toetsingsadvies.pdf

⁴ Commissie m.e.r., 2021, *Luchtruimherziening*, https://commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3421/3421_ts_toetsingsadvies.pdf

⁵ GGD Kennemerland, 2020, *Schiphol en gezondheid*, <https://www.ggdkennerland.nl/milieu-en-gezondheid/schiphol-en-gezondheid>

⁶ Schiphol Group en LVNL, 2021, *Samen op weg naar minder hinder*, <https://minderhinderschiphol.nl/>

⁷ NOS, 2020, *Onderzoeksraad: kruisende vliegtuigen veiligheidsrisico op Schiphol*, <https://nos.nl/artikel/2349626-onderzoeksraad-kruisende-vliegtuigen-veiligheidsrisico-op-schiphol.html>

⁸ 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/>

⁹ 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>

¹⁰ <https://www.toekomstluchtvaart.nl/Shell-zaak%20en%20de%20luchtvaart.html>

¹¹ Technische briefing Tweede Kamer over duurzame luchtvaart 21 juni 2021. Deze uitspraak wordt in de eerste paar minuten van de sessie gedaan. <https://www.youtube.com/watch?v=eJA9-xJ6xVY&feature=youtu.be>

¹² Luchtvaartsector, 2020, *Nieuw perspectief: duurzame luchtvaart voor een sterk Nederland*, <https://drive.google.com/file/d/1mTgkPpui7hTVcRGynLYDrAJUql4TKfPC/view>

¹³ Ministerie van IenW, 2021, *Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening*.

¹⁴ 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*.

¹⁵ Tweede Kamer, 2020, *motie Kröger*, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-759.html>

¹⁶ Commissie m.e.r., 2020, *Luchtvaartnota*, <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/a3372ts.pdf>