

Aanbieding van twee bewonerspetities aan de Tweede Kamer

8 december 2020

Video: <https://debatgemist.tweedekamer.nl/>

1. Inleiding

Matt Poelmans, delegatieleider Bewoners Omgeving Schiphol

Namens een brede afspiegeling van bewonersgroepen en burgerbelangen vragen wij in deze petitie uw aandacht voor het probleem dat de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimherziening geen antwoord geven op de belangrijkste vragen voor de toekomst:

- Hoeveel luchtvaart heeft Nederland hoogstens nodig?
- Wat kan de omgeving aan overlast dragen?

Daardoor dreigt een impasse bij de vier voor omwonenden belangrijkste onderwerpen.

Netwerkkwaliteit

Niet is onderzocht welke bestemmingen en frequenties hoogstens nodig zijn om te voldoen aan Nederlandse de vraag naar zakenreizen, vakanties en inkomend toerisme. Door het overstapmodel van Schiphol en het groeiverdienmodel in de Luchtvaartnota krijgen omwonenden veel meer vliegtuigen over hun hoofd dan nodig is.

Omgevingskwaliteit

Luchtvaart brengt nadelen mee als lawaai, uitstoot, vervuiling en gevaar die nu met hinderbeperkende maatregelen worden bestreden of gecompenseerd. Wij willen het omdraaien: Wat is een acceptabele norm voor omgevingskwaliteit waarbinnen de luchtvaart zich kan voltrekken? Dat is normaal bij iedere andere bedrijfstak.

Rechtsbescherming

Omwonenden weten niet wat hun nog boven het hoofd hangt en kunnen zich niet verweren tegen aanslagen op hun gezondheid en aantasting van hun woongenot. Individuele rechtsbescherming moet wettelijk worden vastgelegd op zodanige wijze dat belanghebbenden gelijke rechten hebben bij snelwegen en verkeerspleinen in de lucht als op de grond.

Participatie

Bewonersparticipatie maakt pas kans van slagen als de governance op orde is. Helaas is dat niet het geval gebleken. Vooral doordat afspraken ongestraft konden worden geschonden is het vertrouwen uitgehold. Het advies Van Geel over de evaluatie van de ORS moet een nieuw perspectief bieden. Dit nieuwe orgaan moet aan de slag met een concrete actieagenda voor luchtvaartbeleid en uitvoeringsmaatregelen.

Deze notitie is de tekst die bij de aanbieding van de petitie op 8 december 2020 bij wijze van toelichting is uitgesproken. Suggesties voor **eventuele vragen aan de minister zijn dikgedrukt** om ze snel terug te vinden.

2. Hoeveel luchtvaart heeft Nederland hoogstens nodig?

Hans Buurma, voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Petitie "Beperkt luchtverkeer is een publiek belang; schaf het groeiverdienmodel af"

De netwerkkwaliteit volgens de luchtvaartnota wordt afgestemd op het publieke belang van verbinding. Het gaat om alle passagiers van en voor Nederland (OD-passagiers), zowel zakelijk als particulier. Schiphol had in 2019 een groot internationaal netwerk en verkeersvolume. Dat is het resultaat van een overstapluchthaven die twee markten bediende, namelijk de Nederlandse markt en de Europese overstapmarkt. Met de keuze voor verbinding is Schiphol voortaan primair bestemd voor de Nederlandse markt.

Wij hebben alle bestemmingen van Schiphol bekeken op hun essentie voor de internationale handel van Nederland. Ongeveer 210 van de 320 bestemmingen bleken voor Nederland essentieel te zijn. Op intercontinentale vluchten op de essentiële bestemmingen bestaat de helft van het aantal passagiers uit overstappers. In Europa kunnen korte vluchten kan door de trein overgenomen worden. De overstappers en de treinen vormen reservecapaciteit voor de vraaggroei van OD-passagiers en voor nieuwe bestemmingen tot ver na 2040. Groei van het luchtverkeer is niet vereist. Het aantal overstappers neemt geleidelijk af en het gebruik van treinen neemt juist toe.

Ook kunnen tienduizenden vluchten met ultragoedkoop OD-vervoer naar Europese steden vervallen omdat ze niet aan goede verbinding bijdragen. Op Schiphol zijn tot ver na 2040 hoogstens 400.000 vluchten nodig voor een goede verbinding van Nederland. Zie onze website voor de onderbouwing. Andere onderzoeken komen nog lager uit.

Voor goede behartiging van de publieke belangen van de leefomgeving en het klimaat is het belangrijk dat de hinder en uitstoot niet verhoogd worden door onnodig luchtverkeer. Dat moet je dus zoveel mogelijk beperken tot de vluchten die voor de gewenste verbinding noodzakelijk zijn. Die beperking is hard nodig. Ik noem wat duurzaamheid betreft de 1,5 graad opwarming die veel eerder dan verwacht voor de deur staat, de nu al grote impact van deze opwarming en de uitstoot van vliegtuigen die een groter opwarmeffect veroorzaken dan gedacht.

Uw Kamer heeft de minister met de motie Kröger gevraagd om het voor verbinding noodzakelijke luchtverkeer en passagiersvervoer te kwantificeren. **U zou de minister op het komende AO kunnen vragen of zij dit luchtverkeer tot dit noodzakelijke volume zal beperken.**

Want volgens de plan-Mer kan Schiphol volgens het *groeiverdienmodel* uitbreiden tot zo'n 750.000 vluchten in 2050. Dat lijkt volstrekt niet op beperking. Het extra volume bestaat uit onnodig veel overstappers en steeds meer extreem goedkope stedenvluchten.

Dit is gewoon de voortzetting van het al meer dan dertig jaar oude groeibeleid, dat de Rli met *Mainports voorbij* in 2016 heeft ontraden. Transport, zei de Rli, is op zichzelf geen topsector, maar een hulpmiddel voor verbinding van andere sectoren met de wereld.

Met de keuze voor een goede verbinding lijkt de minister dit Rli-advies te volgen. Maar tegelijk doorgaan op de oude voet met onnodige luchtvaartgroei is daar volstrekt mee in strijd. Dit is schadelijk voor een goede balans tussen de vier publieke belangen.

U zou de minister ook kunnen vragen hoe dit groeiverdienmodel past in de 4 publieke belangen. Want de sector perspectief op groei bieden (zoals in de luchtvaartnota staat) is geen publiek belang. Dit groeimodel hoort beslist niet in deze luchtvaartnota thuis.

Je kunt de sector wel op een andere manier prikkelen om hinder en uitstoot te beperken en innovaties door te voeren. Dat doet de regering ook in andere sectoren, bijvoorbeeld de energietransitie en mobiliteitsvergroening. **U zou de minister de suggestie kunnen geven om van het groeiverdienmodel af te zien en het desgewenst te vervangen door een betere innovatieprikkel.** Zonder onnodige groei van het luchtverkeer.

3. Wat kan de omgeving aan overlast dragen?

Wilfred Eleveld, Programmamanager luchtvaart Milieufederatie Noord-Holland

Petitie over de **SMART Uitvoeringsagenda 2021 Participatie Luchtvaart: Operatie, Inspectie en Beleid**

De Luchtvaartnota geeft op veel vragen nog geen antwoord.

Dat betekent dat er nog veel moet worden uitgezocht. Ambtelijk, wetenschappelijk en participatief en dat op basis van *joint fact finding*.

Daarom vragen wij in onze petitie aan de leden van de Tweede Kamer om er bij de minister op aan te dringen dat er begin 2021 al een concreet stappenplan ligt met de volgende vijf onderwerpen.

3.1. Rechtsstatelijk beleid en wetgeving

Het gaat ons hierbij om normen, plichten en rechten die de burger houvast geven. Het beschermen van afzonderlijke personen en minderheden.

Ook moet in het beleid het algemeen belang doorslaggevend zijn en niet deelbelangen. Dit moet blijken in een inhoudsvolle toelichting bij beleidsnota's over de afweging van die belangen.

3.2. Participatie

Het is belangrijk om samen met betrokken burgers en organisaties de effecten van bestaand en voorgenomen beleid met *Joint fact finding* op wetenschappelijke basis te onderzoeken. We zien gelukkig dat de overheid dit ook belangrijk vindt.

3.3. Beleid

Moet gebaseerd zijn op wetenschappelijke analyse en evaluatie. Centraal staan de vier publieke waarden: Veiligheid, Nederland goed verbinden, Aantrekkelijke gezonde leefomgeving, Duurzaamheid.

3.4. Monitoring en Inspectie

Moet een bredere en belangrijker rol krijgen. Alle vier de publieke waarden moeten bewaakt worden. Waar mogelijk op basis van systematische regionale en lokale *joint fact finding* met gemeenteraden en bewoners nabij de luchthaven en onder de vliegroutes. Ook de voortgang en effectiviteit van mitigerende maatregelen moet bewaakt worden.

3.5. Voortgang en effectiviteit maatregelen

De lijst is natuurlijk langer, maar we noemen vijf belangrijke voorbeelden. Afbouw nachtvluchten, programma meten/rekenen, wetenschappelijk WHO-advies geluidsnormen, de regionale Isolatie-, sloop- en verhuisvergoedingsregeling en, last but not least, ruimtelijke ordening rond luchthavens en onder vliegroutes. Voortgang én bewaking van de effectiviteit zijn op dit moment onvoldoende.