



Bewoners Omgeving Schiphol

Burgervisie Luchtvaartwet & Omgevingswet

Samenvatting

Het groeibeleid op Schiphol heeft een onacceptabele invloed op gezondheid, leefbaarheid, woningbouw, veiligheid, milieu en klimaat. Op elk van deze aspecten ontbreken normen en handhaving die burgers voldoende bescherming bieden. De overheid behandelt in dit opzicht de luchtvaart niet als een normale sector en geeft onvoldoende invulling aan de adviezen om dit wel te doen.

Om het vertrouwen terug te winnen moet de overheid eerlijk zijn over de voor Nederland noodzakelijke omvang van de luchtvaart, de weging van positieve en negatieve effecten en de effectiviteit van beschermende maatregelen. Kortweg: stoppen met 'Schiphollen', zorgen voor een betrouwbare probleemanalyse en beschermende maatregelen waarvan de effectiviteit lokaal wordt bewaakt.

Schiphol is veel groter dan noodzakelijk voor Nederland

Nederland heeft een enorme luchthaven met een omvang die de behoefte aan vliegen van ons land ver te boven gaat. Buitenlandse passagiers worden met uitzonderlijk lage prijzen gelokt om via Schiphol naar hun uiteindelijke bestemming te reizen. Zo wordt het voor buitenlandse reizigers goedkoper om via Schiphol te vliegen dan met directe vlucht vanuit het eigen land; een onnodige aanslag op het klimaat en deze reizigers veroorzaken door het overstappen vier keer overlast zonder dat het Nederland iets oplevert. Luchtvaart is een sector met minimale marges, met in tijden van crisis grote behoeften aan financiële steun.

Het 'verdienmodel' om actief overstappers aan te trekken op Schiphol leidt tot vele vluchten (500 duizend per jaar en groeiend bij ongewijzigd beleid) met de bijbehorende negatieve effecten. Bij een op de thuismarkt gerichte functie kan het aantal vluchten bijna gehalveerd worden: naar 250 duizend in het optimale model en naar 330 duizend in het maximale model.¹ In het optimale model kan nog steeds iedereen die in Nederland moet zijn hierheen komen en ook Nederlanders kunnen de wereld blijven bereizen.

'Oplossingen' vanuit de luchtvaartsector

Biokerosine bijmengen of synthetische kerosine, elektrisch vliegen op accu's of waterstof, stille vliegtuigen, Schiphols hinderreductieplan: al dit soort 'oplossingen' zijn onrealistisch, onhaalbaar of zetten geen zoden aan de dijk.

Het is de rol van een betrouwbare overheid om de problemen duidelijk in kaart te brengen en maatregelen op hun effectiviteit te beoordelen. Juist de overheid moet bewaken dat we niet blijven steken in schijnoplossingen. Beleid moet gebaseerd zijn op onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek.

¹ Schiphol optimaliseren voor een bereikbaar Nederland, Werkgroep Toekomst Luchtvaart, 2020

Optimalisatie van de luchtvaart gericht op maatschappelijke welvaart

Hub-functie

Het is inmiddels herhaaldelijk aangetoond dat Nederland toe kan met veel minder vluchten met behoud van een goede internationale bereikbaarheid en een florierende economie. Het aantal vluchten na corona maximeren op het huidige niveau en vervolgens te optimaliseren op 250 duizend vluchten kan een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de genoemde problemen. Daarom moet deze optimalisatie prioriteit krijgen in beleid en besluitvorming.

Met 330 duizend vluchten en 50 duizend door hogesnelheidstreinen vervangen korte vluchten wordt Schiphol een multimodaal vliegveld dat nog ongeveer de helft van het aantal transfer-passagiers uit 2019 nodig heeft om lege stoelcapaciteit te vullen. Bij 250 duizend vluchten wordt Schiphol een luchthaven met alleen rechtstreekse vluchten en overstappers die met het ov komen.

Werkgelegenheid

Bij optimalisatie van de luchtvaart hoeft voor de werkgelegenheid niet gevreesd te worden: er zijn grote tekorten aan arbeidskrachten op vele terreinen en arbeidsmigranten zijn nodig om de gaten nog enigszins te vullen.² Het stimuleren van werkgelegenheid in de luchtvaart is ongewenst; in sectoren zoals onderwijs, zorg, energietransitie en ICT zijn grote tekorten en is de maatschappelijke en economische bijdrage hoger. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur heeft in zijn adviezen 'Mainports voorbij' en 'Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegeroute' ook gewezen op het beperkte economisch belang en de negatieve effecten van een zeer grote luchthaven als Schiphol.³

Ongelijk speelveld

Terugkeer naar het niveau voor corona is alleen mogelijk met vele belastingvoordelen en vrijstellingen voor de luchtvaart. Per saldo profiteren alleen veelvliegers en buitenlanders van deze voordelen; de gewone Nederlander betaalt uiteindelijk als belastingbetaler de rekening. Het bedrijfsleven moet extra betalen voor CO₂-reductie omdat zij en aan de CO₂-doelen moeten voldoen en het niet bij de luchtvaart gevorderde CO₂-aandeel moeten compenseren. Dit leidt tot bevoordeling van de luchtvaartsector op een ongekend grote schaal en maakt reizen per trein relatief duur; een ongelijk speelveld dus. Bij optimalisatie van de luchtvaart zijn deze perverse prikkels niet meer nodig en wordt een 'level playing field' bereikt.

Klimaatopgave

Een leefbare toekomst is niet meer vanzelfsprekend omdat we de aarde op grote schaal meer exploiteren dan respecteren. Waarschuwingen van wetenschappers zijn decennialang genegeerd. Het gevolg is dat de tijd nu dringt en sommige effecten inmiddels onomkeerbaar zijn.⁴ Ten aanzien van luchtvaart ontbreken toekomstbestendige natuurvergunningen, terwijl de sector 6% van de Nederlandse uitstoot van CO₂-equivalenten veroorzaakt. Bij optimalisatie van de luchtvaart wordt het haalbaarder dat de Nederlandse luchtvaart evenredig bijdraagt aan de internationale doelstellingen voor klimaat en biodiversiteit.

² [Luchtvaart uit Balans](#), Manshanden en Bus, 2019 | [MKBA groei- en krimp Schiphol](#), CE Delft, 2021

³ [Mainports voorbij](#), Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2016 | [Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegeroute](#), idem, 2019

⁴ [IPCC rapport 2021](#)

Woningbouwopgave

Het komende decennium moeten er één miljoen woningen in de Randstad worden bijgebouwd. Dat kan alleen als Schiphol niet terug groeit naar het niveau van 2019. Wonen en vliegen gaan niet samen. Het kan niet zo zijn dat mensen met woningnood worden gedwongen de overlast per contract maar voor lief te nemen. Overlast is een slopende ziekte, waar overheden hun burgers tegen moeten beschermen.

Rechtsbescherming

Voor vliegoverlast is er geen individuele rechtsbescherming die vergelijkbaar is met die voor wegverkeer, spoor en industrie. Luchtverkeer heeft overal en altijd een uitzonderingspositie. De huidige normen bieden de luchtvaart nog veel groeiruimte, maar bieden de burgers in de dichtbevolkte Randstad onvoldoende bescherming. Bovendien worden de negatieve effecten nooit in samenhang bekeken. Wat betekent gezondheidsschade door geluid en ultrafijnstof in je longen plus het onveilige gevoel door het toenemend aantal veiligheidsincidenten op Schiphol?

Er zijn geen wetenschappelijk onderbouwde normen voor leefbaarheid, gezondheid en veiligheid en de luchtvaartsector doet er alles aan om dat zo te houden. 'In de wijde omgeving van Schiphol zijn de gezondheidsrisico's hoog', schrijft de Gezondheidsraad. 'Als je de luchtvaart maar laat groeien, komt er voldoende geld voor innovatie' redeneert de sector zelf. Maar zelfs als er al aan hinderreductie wordt gedacht, mag dit groei niet in de weg staan. Per saldo is de reductie negatief door meer overlast door steeds grotere aantallen vluchten en afgenomen rustperiodes.

Naar een nieuwe bestuurscultuur

Bij de huidige bestuurscultuur verliezen burgers het vertrouwen in 'de politiek': hun klachten worden niet serieus genomen. Bij narekenen van de gepresenteerde cijfers over geluid, milieueffecten, klimaat, veiligheid en gezondheid bleken die cijfers nogal eens onjuist te zijn. Burgers zoeken hun eigen weg en voeren actie via onder meer het vergaren van kennis, het publiceren van nieuws en feiten, en het opzetten van instrumenten om de overlast te meten en vast te leggen en het inschakelen van de rechter. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat dit gebeurt met een goede kans van slagen.⁵

Maar dit zou natuurlijk niet nodig moeten zijn: de politiek moet zelf de publieke belangen behartigen. 'Een nieuwe bestuurscultuur' zou hieraan tegemoet moeten komen. Maar voorlopig komt hier niets van terecht. Bij luchtvaartbesluiten staan nog altijd de wensen van de luchtvaartlobby centraal en zijn beschermende maatregelen ondergeschikt. Landelijke, provinciale en gemeentelijke besluitvorming hierover vindt vooral plaats achter gesloten deuren zonder openbaar debat met de democratische volksvertegenwoordigers. De trage kabinetsformatie betekent voortduren van het gedoogbeleid.

Ten aanzien van burgerparticipatie in de luchtvaart zien we dat de Omgevingsraad Schiphol niet langer in staat is om zijn beoogde functie als participatieplatform voor luchtvaart te vervullen. De bewoners dreigen buitenspel te worden gezet, ook al kan dit wettelijk niet. Zelfs de Nationale Ombudsman heeft aandacht gevraagd voor de klachtafhandeling. De minister heeft hier nog niet op gereageerd.

⁵ In the shadow of the corporate state, Rachele Verdell, UU 2021

Aanbevelingen

Op grond van bovenstaande feiten komen wij tot de volgende aanbevelingen

➤ **Hub-functie**

Richt de omvang van Schiphol op de behoeften van de Nederlandse zakenreizigers, toeristen en mensen met bestemming Nederland. Stop met bestemmingen in regio's zonder internationale handel met Nederland die niet essentieel zijn voor de thuismarkt en drijven op overstappers. Verhoog de ticketprijzen zodat de trein aantrekkelijker wordt en extreem goedkope vluchten teruggedrongen worden.

➤ **Hinderreductie**

Echte hinderreductie kan alleen door vermindering van het aantal vluchten. Serieuze voorstellen binnen die context zijn uitgewerkt door Bewoners Omgeving Schiphol.⁶

➤ **Rechtsbescherming**

Er zijn wettelijke, handhaafbare veilige normen nodig die iedere burger beschermen, ook bij veel minder vliegverkeer. Dat zijn niet de berekende grenzen die de luchtvaartsector nog net aanvaardbaar acht. De EU Richtlijn Omgevingslawaai bepaalt dat burgers niet mogen worden blootgesteld aan geluidsniveaus die hun gezondheid en kwaliteit van bestaan in gevaar brengen. Als dat wel het geval is, moeten overheden maatregelen treffen. Deze verplichting geldt voor alle bronnen, dus ook vliegtuigen. Wij bevelen noodzakelijke aanscherping van het maximale geluidsniveau voor de luchtvaart aan volgens de betreffende richtlijn van de WHO.⁷ Hetzelfde geldt voor de WHO richtlijn voor luchtkwaliteit.⁸

➤ **Geluidshinder**

De invoering van de Omgevingswet in 2022 is het logische moment om de WHO-richtlijnen als norm vast te leggen. Omgevingskwaliteit moet lokaal en gemeten wettelijk worden vastgelegd zodat omwonenden van Schiphol individuele rechtsbescherming krijgen wat betreft gezondheid en woongenot, ook buitenshuis.

➤ **Woningbouw**

Nieuwe wettelijke normen, de Omgevingswet en de Luchtruimherziening bieden de gelegenheid om de relatie wonen-vliegen structureel te kaderen voor bestaande én nieuwbouw.

➤ **Nieuwe bestuurscultuur**

Democratische besluitvorming over luchtvaart vindt plaats op drie niveaus: landelijk, provinciaal en gemeentelijk. Gezien de impact voor burgers mag deze besluitvorming niet meer in achterkamertjes worden aangestuurd door de luchtvaart lobby. Tweede Kamer, Provinciale Staten en gemeenteraden moeten gedegen geïnformeerd over en betrokken bij het vaststellen van normen, handhaving en evaluatie van de effectiviteit van maatregelen.

Er ligt een voorstel voor de instelling van een Maatschappelijk Raad Schiphol, maar veel haast om tot een dergelijke Raad te komen wordt niet gemaakt. Dit terwijl een adviesorgaan dat bestaat uit betrokken en geïnformeerde burgers, voor algemene bescherming waakt tegen inbreuken van de luchtvaart op levenssfeer, nachtrust, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat. Een orgaan dat met voldoende ondersteuning en budget een beroep kan doen op alle mogelijke kennisinstituten om gevraagd en ongevraagd advies te geven aan de minister.

⁶ <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/hinderbeperking-die-echt-werkt/>

⁷ World Health Organization, [Environmental noise guidelines for the European Region](#), 2018 |

⁸ WHO, [Global air quality guidelines: particulate matter \(PM2.5 and PM10\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide](#), 2021 | [WHO brengt scherpere luchtkwaliteitsadviezen uit, met name voor NO₂](#)

Tot slot

De komende tijd staan belangrijke beslismomenten op de politieke agenda waarbij de in deze Burgervisie genoemde aanbevelingen moeten worden doorgevoerd. Toetsingsmomenten zijn: regeerakkoord, Omgevingswet (Aanvullingsregeling), Luchtvaartnota, Luchtruimherziening, Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit. Belanghebbende burgers moeten hier middels participatie een belangrijke stem bij kunnen laten horen. Het gaat om hun leven.