

Aan Hare Excellentie  
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen  
Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Betreft : Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Hoofddorp, 25 juni 2020,

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maken ondergetekenden namens GroenLinks Haarlemmermeer van de gelegenheid gebruik om een zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. In deze zienswijze zullen wij voornamelijk ingaan op aspecten die te maken hebben met Schiphol. De reden daarvoor is dat Schiphol is gelegen binnen onze gemeente én omdat Schiphol het overgrote gedeelte van de vliegbewegingen in ons land op haar conto schrijft.

## Inleiding: Schiphol en Haarlemmermeer

De nationale luchthaven Schiphol ligt binnen de grenzen van onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer. De geschiedenis van Haarlemmermeer en Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Illustratief daarvoor is dat in het logo van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer, op 1 januari 2019 ontstaan na de gemeentelijke herindeling van Haarlemmerliede & Spaarnwoude en Haarlemmermeer, de luchthaven duidelijk gemarkeerd is middels een vliegtuig en een verkeerstoren.

Veel inwoners hebben een relatie met Schiphol, bijvoorbeeld doordat zij hun inkomen direct of indirect danken aan de werkgelegenheid die Schiphol met zich meebrengt. Zij staan meestal welwillend tegenover de luchthaven, ook als het gaat om hinder die ervaren wordt. 'Niet zeuren als je hier gaat wonen', is een veelgehoorde opvatting. Ook politiek-bestuurlijk is de opstelling van Haarlemmermeer als het gaat om Schiphol van oudsher welwillend. Er is bovendien sprake van een gevoelde verantwoordelijkheid voor de 'BV Nederland', waarvoor men Schiphol van groot belang acht.

Inmiddels is die welwillendheid richting Schiphol bij een groot deel van onze inwoners aan het afkalven. Daarvoor zijn een aantal redenen aan te wijzen. De voornaamste reden is de snelle groei van de luchthaven in de afgelopen decennia: sinds 1990 is het aantal vliegtuigbewegingen verdubbeld. Ook het aantal inwoners van onze gemeente steeg in die periode enorm. De bedrijfsvoering en de groeiwensen van Schiphol en haar partners staan steeds vaker op gespannen voet met de belangen van (inwoners van) Haarlemmermeer en omgeving. Daarbij gaat het om thema's als het klimaat, gezondheid, geluid(overlast), nachtrust, veiligheid, biodiversiteit en het ruimtebeslag.

## Wat wij vragen

Namens GroenLinks Haarlemmermeer vragen wij aan u als minister van Infrastructuur en Waterstaat om de aspecten die we hieronder puntsgewijs introduceren te adresseren in de definitieve luchtvaartnota 2020-2050.

We roepen u op om op gedegen wijze en zonder vooringenomenheid alle aspecten te onderzoeken die van belang zijn voor het formuleren van een duurzame toekomstvisie op de luchtvaart. Een belangrijk kader daarbij is dat gezocht moet worden naar een nieuwe balans tussen de lusten en de

lasten van de luchtvaart in ons land. Maatschappelijke belangen en effecten moeten zwaarder worden meegewogen dan tot dusverre is gedaan. Voorbeelden daarvan zijn de klimaatcrisis en nieuwe kennis op het gebied van de negatieve effecten van ultrafijnstof, geluid en nachtrustverstoring op de gezondheid. Andere voorbeelden zijn de effecten van stikstofdepositie van de luchtvaart op de woningbouw en op biodiversiteit.

Onze eerste indruk is dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 uitgaat van vanzelfsprekende groei. Daarmee staat u als minister met de rug naar de allergrootste crisis in de geschiedenis van onze aarde: de klimaatcrisis.

Op 23 juni 2020 was het in Siberië 38 graden Celsius. Een onheilspellend teken van een ongekend grote ramp. Wij vragen u, met de klimaatcrisis als eerste en meest belangwekkende aanleiding, in te zetten op een luchtvaart die écht duurzaam verantwoord is. En dat is een luchtvaart die ten dienste staat van de samenleving, en zich allereerst ten volle committeert aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen. Daarbij vragen wij u creatief te zoeken naar (letterlijk) andere wegen om onze mobiliteitsvraag te accommoderen, dan wel deze mobiliteitsvraag af te wegen tegen andere maatschappelijke belangen.

Onze oproep in deze zienswijze is om een nieuwe afweging te maken tussen alle belangen die er zijn, en daarbij dus klimaat, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid voorop te stellen. Immers: de luchtvaart is geen doel op zich, maar een middel dat ten dienste staat van onze samenleving.

## De impact van de coronacrisis op en rond Schiphol

Terecht heeft u in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een kader opgenomen over de coronacrisis. De coronacrisis trekt in onze gehele samenleving sporen, nu en in de toekomst. Op korte termijn gaat de aandacht vooral uit naar de gezondheidsaspecten, op de middellange en lange termijn zullen we ook te maken krijgen met de economische en maatschappelijke gevolgen van deze crisis.

Vooruitlopend op de zienswijze op de Ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 wil GroenLinks Haarlemmermeer aandacht vragen voor de gevolgen van de coronacrisis voor onze regio en speciaal voor onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer. De coronacrisis zal, zoals u terecht opmerkt, gevolgen hebben voor de luchtvaart. Voor Haarlemmermeer geldt dat wij met betrekking tot onze arbeidsmarkt bovengemiddeld afhankelijk zijn van de luchtvaartsector, en daarmee bovengemiddeld kwetsbaar. De coronacrisis maakt ons dit duidelijk.

[Een eerste analyse van de Metropoolregio Amsterdam \(MRA\) schetst vier scenario's](#) m.b.t. de gevolgen van de coronamaatregelen voor de economische groei en de werkgelegenheid in de MRA en Groot-Amsterdam. Ongeveer een kwart van de banen in de MRA wordt mogelijk geraakt. Dit is goed te verklaren: meer dan gemiddeld in Nederland werken onze inwoners in de luchtvaart, in de horeca, in de detailhandel en in de uitzendbranche. Het lijkt dan ook onvermijdelijk dat in onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer, qua werkgelegenheid harde klappen gaan vallen.

Veel banen op en rond Schiphol zullen (tenminste tijdelijk) verdwijnen. Tegelijkertijd is er in onze regio sprake van een personeelstekort in andere sectoren. Ook heeft onze gemeente een grote woningbouwopgave en hoge ambities op het gebied van de energietransitie. Dat biedt kansen die onze regio nu ook moet (kunnen) pakken. Bijvoorbeeld om onze arbeidsmarkt te hervormen waardoor we minder afhankelijk worden van de werkgelegenheid gerelateerd aan de luchtvaart. Maatschappelijk is het natuurlijk van het hoogste belang dat mensen in onze regio van werk naar werk worden begeleid. Inmiddels zijn er [in de regio maatregelen genomen](#), zoals het instellen van een Regionaal Werkcentrum.

De luchtvaart heeft onze gemeente én ons land veel economische voorspoed gebracht. Tegelijkertijd blijkt de balans tussen de lusten en lasten van de luchtvaart voor onze inwoners in toenemende mate verstoord. Over die verstoorde balans gaat onze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

We willen u vragen dit alles in samenhang te bezien: de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtvaart en voor onze gemeente én de nieuwe koers voor de luchtvaart. De coronacrisis is een ongekende catastrofe maar biedt ook kansen om nieuwe wegen in te slaan. Wegen die ons leiden naar oplossingen voor grote maatschappelijke opgaven op het gebied van klimaat, gezondheid, veiligheid en werkgelegenheid.

## Ruimtelijke ordening en Schiphol

Schiphol neemt in onze gemeente van oudsher een prominente plek in. Ook letterlijk, want het ruimtebeslag van de luchthaven is enorm. En dan gaat het niet alleen om de locatie van de luchthaven zelf, maar ook om bijvoorbeeld de reservering voor de Tweede Kaagbaan en om de geluidscontouren ('LIB'). Zaken, waarmee altijd rekening gehouden moet worden als het gaat om andere grote opgaven die er in onze gemeente zijn, zoals de woningbouwopgave, de komst van datacenters en de bijbehorende energie-infrastructuur, de klimaatopgave en het mobiliteitsvraagstuk.

### Zienswijze punt 1 en 2:

1. We verzoeken u aan te geven op welke wijze het ruimtelijke beslag van Schiphol, zowel letterlijk als ook qua reservering voor de tweede Kaagbaan en geluidscontouren, effect heeft op de ruimtelijke ontwikkeling binnen de Metropoolregio Amsterdam, ook in relatie tot bovengenoemde opgaven.
2. We verzoeken u dringend de reservering voor de Tweede Kaagbaan op te heffen.

## Wonen bij Schiphol: gezondheid en geluid

Veel van onze inwoners ervaren ernstige overlast door het (grond)geluid dat de continue<sup>1</sup> stroom vliegtuigbewegingen én de grondgebonden activiteiten op Schiphol met zich meebrengen. In 2017 waren er bijna 500.000 vluchten op Schiphol, waarvan 32.700 nachtvluchten.

In 2016 deed [GGD Kennemerland onderzoek naar de geluidhinder en de slaapverstoring door vliegverkeer](#). Uit dit onderzoek bleek dat in de voormalige gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude maar liefst 27 procent van de inwoners ernstige geluidshinder ondervindt door het vliegverkeer, in de voormalige gemeente Haarlemmermeer was dat 15 procent. Van ernstige slaapverstoring was sprake bij 15 procent van de inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude en bij 8 procent van de inwoners van de voormalige gemeente Haarlemmermeer. Dit is beduidend hoger dan wat er gemiddeld in deze regio wordt gerapporteerd: voor ernstige geluidhinder is dat 8 procent, voor ernstige slaapverstoring 4 procent. Van de deelnemers aan het onderzoek geeft gemiddeld 13 procent aan bezorgd te zijn om de gezondheid vanwege het wonen in de nabijheid van een vliegveld.

Volgens onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO is een verstoorde slaap slecht voor de gezondheid. Zelfs bij matige hinder in de nacht zijn er gezondheidseffecten meetbaar. Daarbij gaat het om een verhoogd risico op hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, overgewicht en diabetes. In oktober 2018 wees de WHO er om die reden op dat de [geluidsnormen](#) zoals die bij Schiphol worden gehanteerd veel te hoog zijn.

Recent (juni 2020) bracht het [RIVM naar aanleiding van de WHOrichtlijnen](#) een rapport uit. Belangrijk op te merken is dat in deze richtlijnen rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten, bijvoorbeeld dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. Voor de luchtvaart zou een veilige grens gelden van 45 dB, veel lager dan in onze gemeente doorgaans wordt gemeten.

Deze onderzoeken zijn buitengewoon actueel omdat er (ook) in onze gemeente een enorme woningbouwopgave is. Er zijn plannen om in Haarlemmermeer voor 2040 circa 20.000 nieuwe

---

<sup>1</sup> een simpele rekensom leert dat 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar betekent dat er iedere minuut een vliegtuigbeweging, start of landing, is op Schiphol.

woningen te bouwen. De vraag is of dit mogelijk is wanneer de gezondheidsrisico's, die gepaard gaan met de geluidsbelasting gerelateerd aan Schiphol, worden meegewogen in de besluitvorming.

Recent (juni 2020) is duidelijk geworden dat in de [nieuwe Omgevingswet geluid zwaarder](#) zal worden meegewogen, en dat ook het geluid afkomstig van luchthavens en vliegtuigen zal meetellen. Dit betekent dat het, zonder (zeer) drastische maatregelen op Schiphol, in onze gemeente vrijwel onmogelijk zal worden nieuwe woningen te bouwen.

### **Een voorbeeld: de geplande wijk Schuilhoeve in Badhoevedorp**

Aan de Schipholzijde van Badhoevedorp is de nieuwe wijk Schuilhoeve gepland. Een locatie waar er naar verwachting sprake zal zijn van veel geluidsoverlast, zowel van vliegtuigbewegingen als van grondgebonden activiteiten. Om deze wijk mogelijk te maken heeft de gemeente Haarlemmermeer in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) hogere grenswaarden voor de geluidsbronnen wegverkeer en industrielawaai vastgesteld.<sup>2</sup>

In de plannen voor Schuilhoeve wordt een grondgeluidniveau geaccepteerd dat 5dB hoger ligt dan wat acceptabel werd geacht in de [afspraken met betrekking tot het niveau van het grondgeluid zoals dat 10 jaar geleden voor Hoofddorp-Noord](#) is afgesproken. Ter informatie: een toename van 5 dB betekent ongeveer vier keer zoveel geluid. De gemeente onderzoekt momenteel op deze locatie wat de mogelijke effecten zijn van 'geluidadaptief bouwen'.

Geluid en grondgeluid gerelateerd aan de luchthaven en de effecten daarvan op de leefomgeving, op het welzijn en de gezondheid van onze inwoners zijn naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer in onze gemeente volstrekt onvoldoende serieus genomen in de afgelopen jaren.

Sterker nog, ook in Haarlemmermeer is de beleidsregel 'Wonen en vliegen' vastgesteld. Hiermee wordt wonen mogelijk gemaakt in gebieden waar de leefbaarheid vanwege het geluid onder druk staat. Naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer is deze beleidsregel in strijd met de grondwettelijke zorgplicht van de overheid voor de burger. Van toekomstige bewoners kan bovendien niet verwacht worden dat zij kunnen inschatten in welke mate vlieghinder hun persoonlijke leven en hun gezondheid zal raken.

### **Zienswijze punten 3, 4, 5, 6 en 7:**

3. We verzoeken u om in de luchtvaartnota 2020-2050 nadrukkelijk aandacht te schenken aan geluid, en aan geluid in relatie tot gezondheid en daarbij ook in te gaan op (gezondheidsnormen voor) grondgeluid en daarbij de richtlijnen van de WHO en het RIVM te betrekken. Ook verzoeken we u (handhaafbare) normen voor geluid en grondgeluid te definiëren en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.
4. Ook verzoeken wij u te onderzoeken op welke wijze de geluidsbelasting, ook van grondgeluid, momenteel berekend dan wel gemonitord wordt en of dit recht doet aan de werkelijke geluidsbelasting.
5. Wij verzoeken u bij uw onderzoek naar het verminderen van nachtvluchten op Schiphol niet alleen de voorgenomen economische effecten te bestuderen maar ook de gezondheidseffecten in kaart te brengen. We verzoeken u ook het scenario 'algehele nachtsluiting tussen 23 uur en 7 uur' te onderzoeken.
6. We verzoeken u om te onderzoeken of 'geluidadaptief bouwen' een bijdrage kan leveren als het gaat om het (grond)geluid in relatie tot wonen, gezondheid en leefbaarheid, en zo ja: welke bijdrage dat dan is.

<sup>2</sup> Besluit hogere waarden voor bestemmingsplan Schuilhoeve – Badhoevedorp, Nota van B&W, 2018.0064824

7. We verzoeken u om te onderzoeken of, en zo ja, in welke mate, (grond)geluid de kwaliteit van de openbare buitenruimte en de recreatiegebieden in de omgeving van Schiphol beïnvloedt en of, en zo ja in welke mate, hinderbeperkende maatregelen een geluidreducerende invloed hebben als het gaat om de openbare buitenruimte en recreatiegebieden.

## Gezondheid en de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof

De World Health Organisation wijst erop dat de uitstoot [van fijnstof en ultrafijnstof ernstige gezondheidsrisico's](#) oplevert. Een belangrijke [bron van fijnstof en ultrafijnstof](#) is de luchtvaart. Momenteel doet het [RIVM onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond de luchthaven Schiphol](#). De uitkomsten daarvan worden verwacht medio 2021.

Zorgelijk is dat de normen die in Nederland gelden voor fijnstof en ultrafijnstof geen gezondheidsnormen zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie raadt voor fijnstof en ultrafijnstof [gezondheidsnormen aan die twee keer zo laag zijn als de normen die in Nederland en Europa](#) worden gehanteerd.

### Zienswijze punt 8 en 9:

8. We verzoeken u de uitkomsten van het bovengenoemde RIVM-onderzoek te betrekken in de luchtvaartnota 2020-2050, en eventueel aanvullend onderzoek te (laten) doen.
9. We verzoeken u handhaafbare (gezondheids)normen voor luchtkwaliteit en (ultra)fijnstof in de Luchtvaartnota 2020-2050 op te nemen, en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.

## Veiligheid

In april 2017 rapporteerde de [Onderzoeksraad voor Veiligheid](#) dat op Schiphol 'verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Er is een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol. Hierbij moet de staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen.'

Een jaar later voelde de onderzoeksraad zich nogmaals geroepen om te reageren. In het [persbericht dat de onderzoeksraad uitbracht](#) staat de volgende alarmerende zin te lezen: 'Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) grijpen het rapport juist aan om te benadrukken dat de Onderzoeksraad geen signalen heeft dat de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol op het moment van onderzoek onvoldoende was.' Nogmaals benadrukt de Onderzoeksraad de conclusie die hierboven is vermeld.

### Zienswijze punt 10:

10. We verzoeken u nadrukkelijk in te gaan op de veiligheid op Schiphol, ook in relatie tot diverse groei- en krimpscenario's.

## Klimaatdoelstellingen en vestigingsklimaat in de Schipholregio

In deze zienswijze kan onze overtuiging dat de luchtvaart in ons land niet kan groeien vanwege de klimaatdoelstellingen niet ontbreken. Ook ons land ondertekende in Parijs immers het klimaatakkoord: dat is niet vrijblijvend. Dat de luchtvaart in eerste instantie 'buiten schot' bleef in dit akkoord is niet langer houdbaar. Ook de luchtvaart zal haar bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen moeten leveren. In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt u dat de luchtvaart tot 2070 de tijd heeft om klimaat-neutraal te worden. Effectief betekent dit dat vanaf 2050 inwoners en andere

sectoren hierin zullen moeten compenseren voor de luchtvaart. Dit lijkt ons zeer onwenselijk en niet goed uit te leggen.

Het vervangen van vluchten tot 750 km door reizen per trein, staat in de [Initiatiefnota van GroenLinks 'Luchtvaart op de rails'](#). Ondanks toezeggingen heeft u in de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota het actieplan Air Rail niet nader uitgewerkt. Deze mogelijkheid biedt kansen om het aantal kortereafstandsvluchten terug te dringen en draagt daarmee wezenlijk bij aan het klimaatvraagstuk. Voor de uitvoering ervan zijn grootschalige aanpassingen nodig van het station op Schiphol én van de infrastructuur in onze gemeente, ic het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar station Hoofddorp. Dit laatste zal een kostbare aangelegenheid worden. Gezien het nationale belang, kan niet van de gemeente Haarlemmermeer worden verwacht aan dit project financieel bij te dragen.

Vaak wordt gezegd dat de luchtvaart, Schiphol voorop, cruciaal is voor de economie van Nederland. Sinds het verschijnen van het [rapport 'De mainports voorbij'](#) weten we dat Schiphol weliswaar belangrijk is voor het vestigingsklimaat in ons land, maar dat er veel meer factoren daaraan een bijdrage leveren.

Een ander belangrijk onderzoek dat recent (april 2019) werd gepresenteerd is het [onderzoek dat gedaan is bij Eindhoven Airport](#). In dit onderzoek werd ingegaan op de vraag wat voor luchthaven past bij de economische structuur en het profiel van de regio Eindhoven. Onderzoeker Manshanden hierover: 'De kernconclusie luidt dat we geen relatie hebben kunnen vinden tussen de economische structuur en de relatief hoge groei in de regio enerzijds en de vraag naar luchtverkeer in de regio en de rol die de luchthaven daarin speelt anderzijds.'

De raad voor de leefomgeving (RLI) zegt in haar aanbevelingen in het rapport 'De mainports voorbij' het volgende: 'Een integrale visie op de betekenis van economische kerngebieden voor het vestigingsklimaat leidt tot bredere afweging van overheidsinvesteringen, waardoor betere beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. De raad adviseert om in de Strategie Vestigingsklimaat 2040 verschillende investeringen af te wegen op hun effect op het vestigingsklimaat en te kiezen voor de investeringen met het grootste effect. Het gaat daarbij niet alleen om harde factoren zoals infrastructuur , maar ook om zachtere factoren zoals kunst, groene leefomgeving en sociale inclusiviteit.'

#### Zienswijze punt 11, 12, 13 en 14:

- 11.** We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 te komen met handhaafbare normen voor CO2-emissies voor de luchtvaartsector en maatregelen te nemen waardoor de uitstoot van CO2 in lijn wordt gebracht met die van andere sectoren en de uitstoot in 2050 ook voor de luchtvaart nul is.
- 12.** We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 het actieplan Air-Rail uit te werken en voor zover dit de belangen van de gemeente Haarlemmermeer raakt, hierover met onze gemeente in overleg te gaan, en te zorgen voor borging van de benodigde financiële middelen.
- 13.** We verzoeken u om te onderzoeken of er een relatie is tussen de ontwikkeling van de regio en de groei van Schiphol, in analogie met het bovengenoemde onderzoek bij Eindhoven Airport.
- 14.** We verzoeken u om de klimaateffecten te onderzoeken van diverse groei- én krimpscenario's met betrekking tot de luchtvaart in Nederland, inclusief én exclusief de mogelijke effecten van mogelijke innovaties die de uitstoot van CO2 beperken.



## ‘Verdozing’ van het landschap

Ook in [Haarlemmermeer is sprake van een explosieve uitbreiding](#) van het aantal grote opslag- en distributiecentra (en datacenters). Deze hallen worden ogenschijnlijk zonder enige vorm van regie geplaatst en niet zelden op vruchtbare landbouwgrond. Deze ontwikkelingen zijn GroenLinks Haarlemmermeer een doorn in het oog.

Recent heeft het [College van Rijksadviseurs een breed onderzoek uitgevoerd naar opslag- en distributiecentra en datacenters in Nederland](#). Uit de conclusie in dit rapport: ‘Dat betekent dat we ook de ontwikkeling van logistiek vastgoed moeten bezien in samenhang met andere opgaven en met de bestaande en toekomstige kwaliteiten van ons land.’

### Zienswijze punt 15 en 16:

15. We verzoeken u te onderzoeken in welke mate de luchtvaart en het bijbehorende vrachtverkeer bijdraagt aan de ‘verdozing’ van Nederland.
16. We verzoeken u om het aangehaalde advies uit het onderzoek van het College van Rijksadviseurs ter harte te nemen.

## Ecologie, natuurbescherming, biodiversiteit, ook in relatie tot stikstof

De leefomgeving is natuurlijk niet alleen de leefomgeving van de mens. Wat ons opvalt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 is dat er weinig tot geen aandacht is voor ecologische impact van het luchtverkeer. Dit baart ons zorgen, zeker in het licht van het feit dat Nederland het qua biodiversiteit erg slecht doet: [in ons land is de biodiversiteit](#), afgemeten aan kwaliteit en kwantiteit van natuur, afgenomen tot ca. 15% van de oorspronkelijke situatie, voor Europa is dat gemiddeld iets minder van 50%.

Begin juni presenteerde het [Adviescollege Stikstofproblematiek haar eindrapport: Niet alles kan overal](#). In dit rapport wordt ingegaan op maatregelen die genomen moeten worden om de natuur te beschermen tegen de schadelijke effecten van overmatige stikstofdepositie. Duidelijk is dat er veel verdergaande maatregelen nodig zijn dan tot dusverre zijn genomen.

Op 15 januari 2020 kwam het [Adviescollege Stikstofproblematiek al met een tussentijds advies met betrekking tot stikstof voor de luchtvaartsector](#). Hieruit de volgende veelzeggende quote: ‘Het waarborgen van een vermindering van NOx-emissies, bij groei van de luchtvaartsector, vereist een volwaardige, volledige en integrale beoordeling van de gevolgen van de ontwikkelingen van de Nederlandse luchthavens (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten).’

### Zienswijze punt 17, 18 en 19:

17. We verzoeken u in de luchtvaartnota 2020-2050 biodiversiteit als indicator nadrukkelijk en meetbaar mee te nemen.
18. We verzoeken u te onderzoeken welke effecten diverse groei- en krimpscenario’s van de luchtvaart hebben op de biodiversiteit in ons land, en daarbij ook in te gaan op de biodiversiteit in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven Schiphol.
19. We verzoeken u de conclusies van het Adviescollege Stikstofproblematiek over de uitstoot van NOx door de luchtvaartsector in de Luchtvaartnota 2020-2050 te borgen en te komen tot handhaafbare normen voor NOx-uitstoot door de luchtvaartsector (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten) en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.



## Draagvlak en transparantie

In onze samenleving is bij velen het beeld ontstaan dat de overheid selectief kijkt naar de belangen van de luchtvaartsector en naar de belangen van de overheid als aanjager van de economie en als aandeelhouder van de Schipholgroep en KLM, en minder of niet naar de andere grote maatschappelijke belangen die er ook zijn: veiligheid, gezondheid, klimaatdoelstellingen en milieuaspecten.

Het niet-nakomen van toezeggingen, bijvoorbeeld als het gaat om maatregelen om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met 10 dB te beperken, het ‘anticiperend handhaven’ bij geluidsoverlast, en ervaringen als bij de ‘belevingsvlucht’ bij Lelystad, voeden dit gevoel.

De voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kan het bovengeschetste beeld bij ons niet wegnemen. U schrijft dat publieke belangen centraal staan, maar uit de nota ontstaat het beeld dat u hiermee exclusief economische belangen bedoelt en dat u selectief inzet op groei van het aantal vluchten, zonder enige concrete borging van die andere belangen.

Nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt u namelijk concreet als het gaat om die andere belangen: klimaat, gezondheid, hinderbeperking en biodiversiteit.

We vinden het belangrijk het hier nogmaals nadrukkelijk te stellen: ook de huidige situatie heeft, blijkens diverse onderzoeken, waarvan wij er in deze zienswijze enkelen hebben aangehaald, in toenemende mate negatieve gevolgen voor de nachtrust, de gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving van onze inwoners. Het is in onze ogen niet uit te leggen dat dát niet ook een belangrijk uitgangspunt is van deze Ontwerp-Luchtvaartnota. Naast natuurlijk het meest prangende maatschappelijke vraagstuk: de opwarming van onze aarde.

De communicatie vanuit de overheid draagt niet altijd bij aan vertrouwen in diezelfde overheid. Dit geldt in het bijzonder voor het luchtvaartdossier, dat inmiddels zelfs een nieuw werkwoord heeft opgeleverd: Schiphollen.

De voorliggende nota is qua leesbaarheid beter dan de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER. Ondanks het heldere taalgebruik is er een belangrijke omissie in deze nota: nergens wordt u concreet. Zo maakt u nergens gebruik van SMART geformuleerde doelstellingen. U gebruikt deze keer wel de duurzaamheidsdoelstellingen, maar nulmetingen, streefwaarden en tijdspaden ontbreken geheel. In de tekst staan figuren opgenomen die verder nergens nader worden toegelicht en eerder verwarrend dan verhelderend werken. Een voorbeeld daarvan is figuur 4.1: model voor de relatie tussen geluid en gezondheid. Als het uitgangspunt is dat Schiphol ‘groei moet verdienen’ kan dat ons inziens niet zonder duidelijke streefwaarden en metingen van de huidige situatie.

Transparantie is een kernwaarde voor betrouwbaar openbaar bestuur. Deze nota is het startpunt van belangrijk beleid, beleid dat heel veel inwoners van ons land in vele facetten van hun leven zal raken, decennialang. Daar hadden velen, ook GroenLinks Haarlemmermeer, echt meer van verwacht.

### Zienswijze punt 20:

**20.** We roepen de minister op om in de communicatie met alle belanghebbenden te streven naar tijdige, volledige, correcte en begrijpelijke informatie. Dit geldt dus ook voor deze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en het vervolgtraject.

## Tot slot

In deze zienswijze hebben we u willen meenemen in het steeds complexere speelveld waar we in Haarlemmermeer mee te maken hebben vanwege de aanwezigheid van Schiphol in onze gemeente.

De grenzen aan de groei van Schiphol zijn wat ons betreft niet alleen bereikt als het gaat om het behalen van de klimaatdoelstellingen maar vooral ook als het gaat om leefbaarheid in onze gemeente, en om de veiligheid en gezondheid van onze inwoners.

Naar ons harde oordeel zijn de belangen van onze inwoners tot op heden volstrekt onvoldoende meegewogen in de besluitvorming rond luchthaven Schiphol. Dit geldt ook voor de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota. Dit staat op gespannen voet met de grondwettelijke zorgplicht die de overheid heeft voor haar burgers. Het is hoog tijd dat hierin verandering komt. Veel inwoners van ons land, en zeker de inwoners van Haarlemmermeer, betalen een hoge prijs als het gaat om de luchtvaart. Zij worden continu geconfronteerd met geluid, ook in de nacht, en staan bloot aan de uitstoot van (ultra)fijnstof, met mogelijk ernstige gevolgen voor hun gezondheid en welzijn.

Wat voor de omgeving van Schiphol geldt, geldt natuurlijk ook voor de rest van Nederland. Om die reden zijn wij ook geen voorstander van het verplaatsen van vluchten naar Lelystad, of van het verplaatsen van Schiphol naar zee.

Het lijkt wel of we in de discussie over de luchtvaart een belangrijk uitgangspunt over het hoofd zien. En dat is dat de luchtvaart geen doel is, maar een middel. De kunst is om in de gesprekken over de toekomst van de luchtvaart helder te krijgen wat we als samenleving willen bereiken, wat onze doelen zijn. Wellicht kunnen de zeventien [Sustainable Development Goals](#), of Duurzame Ontwikkelingsdoelen, van de Verenigde Naties hierin behulpzaam zijn. U noemt deze in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, maar u bent nergens concreet.

Graag ontvangen wij een reactie op de punten die wij in deze zienswijze bij u onder de aandacht hebben gebracht.

Wij wensen u veel succes toe bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend, namens GroenLinks Haarlemmermeer,



Stephan Elst, voorzitter GroenLinks Haarlemmermeer



Peter Boerman, raadslid GroenLinks Haarlemmermeer



Maaike Ballieux-Hamel, fractievoorzitter GroenLinks Haarlemmermeer

Contactinformatie: Maaike Ballieux meballieux-gl@ziggo.nl