

Luchtvaartnota is gemiste kans

Genegeerde omwonenden zwaar teleurgesteld

Eindelijk is de ontwerp Luchtvaartnota¹ gepubliceerd, veel later dan gepland. Middenin de Corona-crisis, terwijl vliegtuigen aan de grond staan en luchtvaartmaatschappijen massaal staatssteun aanvragen. Heeft deze lange voorbereidingstijd de kwaliteit van de plannen goed gedaan? Integendeel.

Groeiverdienmodel nieuwe mantra

De nota wijdt slechts enkele woorden aan de “veranderde context”, een pijnlijk eufemisme voor de verschrikkelijke gevolgen van de Corona-crisis. Dat de crisis wereldwijd een fundamentele heroriëntatie op de rol van de luchtvaart veroorzaakt, is niet terug te vinden in deze nota. Sterker nog: “de ambities blijven overeind”. Over de niet-geleverde hinderbeperking bij de inmiddels bereikte 500.000 vliegbewegingen op Schiphol wordt gemakshalve niet meer gerept. Voor de toekomst geldt het “groeiverdienmodel”: bij afname van de geluidsbelasting en uitstoot mag de luchtvaart groeien naar 540.000 vluchten in 2030. Dit is zeer zorgelijk. Toenmalig voorzitter van de ORS Hans Alders constateerde dat dit model niet werkte want een paar decibel minder geluid per toestel leidt tot veel meer vluchten en daarmee tot meer geluidhinder en minder rustperiodes voor omwonenden (de zogenaamde ‘Alders-paradox’). De Luchtvaartnota negeert deze belangrijke ervaringen uit het verleden en scoort daarmee kwalitatief onvoldoende in de zorgvuldige beleidscyclus die een burger mag verwachten van de overheid.

Gemiste kans

Landelijk en lokaal onderzoek heeft aangetoond dat het draagvlak onder omwonenden voor groei allang verdwenen is. Deze constatering had uitgangspunt moeten zijn voor een nieuwe Luchtvaartnota 2.0. Want deze verschrikkelijke crisis is ook een kans. Een kans om de luchtvaart te dwingen de omgeving te gaan respecteren en zich voortaan als gast in die omgeving te gaan gedragen. Met duidelijke, meetbare en afdwingbare afspraken over het terugdringen van geluidhinder en schadelijke uitstoot.

Omwonenden genegeerd

PUSH en andere bewonersorganisaties zijn de afgelopen jaren zeer actief geweest in het ontwikkelen van voorstellen voor hinderbeperking die op een breed draagvlak konden rekenen. Maar van onze inbreng bij het ministersbezoek, via de ingediende zienswijzen, tijdens de vele huiskamergesprekken, inloopbijeenkomsten, consultaties en overleggen is niets terug te vinden in deze nota. Bovendien wordt niet eens meer gesproken over het wettelijk verankerde adviesrecht dat bewoners nu in de Omgevingsraad Schiphol hebben. Daarmee loopt de nota vooruit op de plannen van de minister om bewoners dit recht te ontnemen en is daarmee feitelijk in strijd met de huidige Luchtvaartwet.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2020/05/15/bijlage-1-ontwerp-luchtvaartnota-2020-2050>

Oproep

PUSH roept de Tweede Kamer op om deze Luchtvaartnota naar de prullenbak te verwijzen en de minister op te dragen een 2.0 versie te maken. Deze moet uitgaan van een fundamentele heroriëntatie op de rol van de luchtvaart en daadwerkelijk rekening houden met de gezondheid en veiligheid van omwonenden en het herstel van de leefbaarheid van de omgeving. De inbreng van omwonenden en het leren van ervaringen uit het verleden moeten daarin centraal staan.

Dit persbericht wordt mede ondersteund door het KCCA (Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan) van de Omgevingsraad Schiphol, waarin een aantal bewonersorganisaties van de Zuidoosthoek zijn vertegenwoordigd.

PUSH - Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking - is een werkgroep van bezorgde buurtbewoners die zich inzetten om de enorme toename van geluidhinder in Uithoorn te verminderen. PUSH is (politiek) onafhankelijk, ontvangt geen subsidie en drijft op de onvermoeibare inzet van een groeiende groep vrijwilligers.

Informatie of aanmelden bij PUSH:

pushuithoorn@gmail.com

www.pushuithoorn.nl

06 - 2012 7511