

Een mooi streven, dat is wat ik concludeer bij het doornemen van het op 13 januari jongstleden door minister van Milieu en Wonen met provincies en 46 gemeentes gesloten Schone Lucht Akkoord (SLA). De inzet van het SLA is om in alle relevante sectoren een dalende trend in te zetten van emissies naar de lucht, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen. Met het Schone Lucht Akkoord willen gemeenten, provincies en het Rijk een stevige stap zetten om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren.

Allereerst een paar algemene opmerkingen.

1. De afkorting SLA wordt in de internationale ICT-wereld gebruikt en staat voor Service level Agreement. Een SLA stelt eisen aan de leverbetrouwbaarheid en prestaties van door bedrijven geleverde diensten en services (IT, Telecom etc.).
2. Het Schone Luchtakkoord is weinig concreet en specifiek. Het is een mooie stip op de horizon; doelen en doelstellingen zijn (vaak) algemeen en niet SMART. SMART staat voor: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden.
3. Een periode van 10 jaar lijkt lang maar als de overheid serieus werk wil maken van de gezondheidswinst is dit (te) ambitieus en getuigt het onvoldoende van realisme.
4. In het SLA ontbreekt een gedegen risico-analyse en haalbaarheidsonderbouwing.
5. Het SLA stelt dat in 2030 de lucht in Nederland overal net zo schoon moet zijn als bijvoorbeeld op de Waddeneilanden. Daarvoor heb je van iedere provincie en gemeente de volle bijdrage nodig. Dan volstaat een groep van 38 gemeentes en 9 provincies niet.
6. Internationale/mondiale bijdragen aan de bronnen worden niet concreet gemaakt.
7. Evenwichtige bijdragen bij de bron uit de luchtvaartsector ontbreekt.
8. In het SLA staan allerlei formuleringen over internationale inspanningen en samenwerkingen. Dat is mooi maar in de dagelijkse wereld staan diverse (belangrijke) landen lijnrecht tegenover elkaar als het gaat om klimaat, milieu, natuur en handel.

Overheidsbeleid

De overheid stelt steeds meer maatregelen die tot doel hebben de gezondheid van en voor de burger te verbeteren. Voorbeelden: roken, eten, bewegen, stoken, veiligheid in verkeer. Dat is mooi. Deze maatregelen zijn hoofdzakelijk gericht op bewustwording en individueel gedrag van de mens. De overheid levert geen tot weinig bijdrage aan draagvlak en gedragsverandering van burgers en bedrijven doordat zij zelf geen concrete maatregelen stelt aan de luchtvaartsector. Die wordt feitelijk buiten de hekken geplaatst; ook het internationale luchtverkeer blijft in het huidige beleid van de overheid buiten schot. Kwaliteit van leven is, in ons toch al kleine en volle land, sterk afhankelijk van evenwichtige bijdragen van de luchtvaart in Nederland en het buitenland in het bijzonder. De overheid dient de handschoen op te pakken en te laten zien dat de leefomgeving en gezondheid in Nederland menens is. De overheid kan zich dan niet verschuilen achter argumenten zoals:

- we zijn internationaal nog niet zover,
- we moeten niet het braafste jongetje van de klas willen zijn, en
- het aantrekkelijke vestigingsklimaat mag er niet onder lijden.

SLA

Schone lucht is van levensbelang voor mens en natuur. Ons lichaam kan daar niet zonder net zo min als zuiver drinkwater en goed voedsel. Zij zijn van levensbelang. Het SLA mist de centrale regie van de Nederlandse overheid. De Nederlandse wet- en regelgeving is (veelal) overeengekomen op mondiaal (VN, WHO) en Europees niveau (EU). In het SLA is onduidelijk wat de gevolgen zijn als de overeengekomen doelen niet bereikt gaan worden. Verder wordt handhaving en het juridische

kader gemist in geval dat overheid, provincies en gemeentes en/of andere betrokken partijen c.q. partners zich niet houden aan de gemaakte afspraken.

Huidig kabinetsbeleid

Het bereiken van schonere lucht en halvering van gezondheidsschade in 2030 is niet te combineren met het beleid van het huidige kabinet waarin het vliegverkeer in Nederland gefaseerd mag blijven groeien. Groei Schiphol, verplaatsing vliegverkeer regionaal, opening van een nieuw vliegveld voor vakantievluchten. Dit is niet te rijmen met de ambitie uit het SLA. In het SLA wordt verwezen naar de nog uit te komen Luchtvaartnota lange termijn van I&W. Het sluiten van dit SLA is weinig zinvol zonder kennis, inzicht van en koppeling aan de nog uit te komen Luchtvaartnota.

Het zou de minister M&W sieren als zij het huidige regeerakkoord en de recente beslissing over groei van het luchtverkeer op Schiphol en uitbreiding Lelystad Airport ter discussie stelt. Omwonenden van Schiphol hebben al decennia grote overlast van het vliegverkeer en daardoor grotere risico's op gezondheidsproblemen. Door het overheidsbeleid van groei en spreiding van de luchtvaart worden de negatieve gevolgen voor burgers en bedrijven alleen maar groter. Het kabinetsbeleid heeft jarenlang voorrang gegeven aan economische activiteiten boven gezondheid en leefomgeving. Het is tijd voor een inhaalslag en integrale aanpak. In die zin is het SLA en de daarin genoemde maatregelen nog veel te vrijblijvend.

Politiek

De politiek/het kabinet sluit bij het vormen van een coalitie een regeerakkoord. In een regeerakkoord dient het SLA onlosmakelijk onderdeel te zijn zodat de latere uitwerking daarop gebaseerd wordt en getoetst. Wisseling van coalities mag geen gevolgen hebben voor de gekozen beleidslijn. De uitwerking en implementatie van het SLA en de gekozen beleidslijn mogen geen politiek spel worden. Gezondheid en leefomgeving is geen speelbal en mag niet slachtoffer worden van de politiek. Van belang is dat de politiek verantwoordelijkheid draagt en daadkracht toont over de regeerperiodes heen. De overheid dient derhalve regie te nemen en de centrale rol te spelen met het oog op de lange termijn en te zorgen dat alle sectoren evenwichtig bijdragen aan de verbetering van de leefomgeving en gezondheid.

Slot

In doe niets af aan het belang dat de opstellers hebben beoogd. Alle lof daarvoor. Ik heb in mijn werkzaam leven ook wel eens de deksel op mijn neus gehad van de docent omdat mijn integraal kwaliteitsprogramma voor effectieve implementatie te weinig realistisch en/of haalbaar was.

Vrijdag 07 februari 2020