



Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Utrecht, juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

Namens **X** aantal bezorgde Nederlanders, en de onderstaande organisaties maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020.

Belanghebbenden

Deze zienswijze wordt mede ingediend door duizenden Nederlanders, die getroffen worden door de voorgestelde maatregelen, of het gebrek daaraan, in de ontwerp-Luchtvaartnota. De namen van deze bezorgde Nederlanders kunt u vinden in de bijlage. De organisaties die deze zienswijze indienen, staan voor de belangen van mens, natuur en milieu. Zij dienen niet alleen de belangen van omwonenden van vliegvelden, maar ook de belangen van miljarden mensen en dieren, buiten onze landsgrenzen. De gezamenlijke achterban van deze organisaties representeert honderdduizenden Nederlanders die allen op hun eigen manier geraakt worden door deze beleidsplannen.

Zorgen

De ontwerp-Luchtvaartnota is oude wijn in nieuwe zakken. De groei van het vliegverkeer mag immers gewoon doorgaan. Dat baart de bovengenoemde belanghebbenden op verschillende vlakken ernstige zorgen. We zullen deze stuk voor stuk behandelen.

Daarnaast is het belangrijk op te merken dat de concept-Luchtvaartnota niet is aangepast aan de nieuwe situatie die is ontstaan door de coronacrisis. Volgens Dick Benschop zijn we voor 2023 zeker niet terug op het oude niveau van 500.000 vluchten, en zijn er ook scenario's dat het langer kan duren. De coronacrisis en de resulterende ingestorte vraag, die mogelijk blijvend lager zal zijn, biedt de kans en de noodzaak om de luchtvaart te herstructureren, en af te stappen van de focus op groei van het aantal vluchten. In plaats daarvan kunnen we serieus inzetten op duurzaamheid en leefbaarheid.

Geen ruimte voor groei

Deze nota heeft groei van de luchtvaart wederom centraal gesteld en de voorwaarden voor de groei als 'nog te onderzoeken' en 'nader te bepalen' bestempeld. De koers van het luchtvaartbeleid is daarmee niet gewijzigd. Er wordt ingezet op het voortzetten van zich al decennia voortslepende inspraaktrajecten parallel aan groeibeleid. Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vluchten in 2050 mogelijk. Wij zetten grote vraagtekens bij de argumenten van de noodzaak en het economisch belang van de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaatsafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Het vestigingsklimaat is, zoals ook in de nota wordt beschreven, van veel meer factoren afhankelijk dan vliegen en kan door een veel kleiner maar kwalitatief beter netwerk prima in stand worden gehouden. Het RLI heeft in 2016 in hun adviesrapport 'Mainports voorbij' al geadviseerd dat

het vestigingsklimaat steeds meer bepaald zal worden door andere factoren en sectoren dan luchtvaart.

Nu niet ingrijpen betekent dat de sector de race-to-the-bottom voortzet, de noodzakelijke verduurzaming nog meer vertraagd wordt en het Nederlandse luchtvaartmodel hard geraakt zal worden als zij in de toekomst wel moet voldoen aan Parijs-klimaatdoelen.

Klimaat

Uit de nota wordt eens te meer duidelijk dat de luchtvaartsector een uitzonderingspositie wordt toegekend. Terwijl alle andere sectoren in ons land gebonden zijn aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse klimaatakkoord, mag de luchtvaartsector veel meer uitstoten dan andere sectoren. In 2030 mag de sector nog steeds twee maal zoveel CO₂ uitstoten als in 1990, terwijl andere sectoren hun uitstoot dan gehalveerd moeten hebben. En terwijl in 2050 andere sectoren geen CO₂ meer mogen uitstoten, mag de luchtvaart in dat jaar nog steeds 20% meer CO₂ uitstoten dan in 1990. Zelfs het openen van Lelystad Airport behoort nog tot de opties, waarop de afgelopen jaren terecht veel kritiek is geweest vanuit de samenleving. Wij vinden dit, in tijden van de klimaatcrisis, onverantwoord, ook naar toekomstige generaties.

In de nota lijkt de minister er blind op te vertrouwen dat technologie het probleem gaat oplossen. Zij stelt enorme volumes duurzame kerosine in het vooruitzicht en een razendsnelle ontwikkeling van elektrische vliegtuigen. Hiermee negeert zij de adviezen van deskundigen. Zij komen tot de conclusie dat zonder krimp de in de nota voorgestelde doelen al niet eens gehaald kunnen worden, laat staan Parijs-klimaatdoelen.

De minister vertrouwt sterk op duurzame luchtvaartbrandstoffen en stelt een bijmengverplichting van 14% in het vooruitzicht. De hoogte van deze bijmengverplichting is onrealistisch en ongewenst. Synthetische kerosine kan voorlopig nog niet op een duurzame manier en in grote hoeveelheden geproduceerd worden. De grondstoffen voor de productie van duurzame biokerosine zijn zeer beperkt beschikbaar. Het gevaar is daarom groot dat een hoge bijmengverplichting van duurzame brandstoffen in combinatie met zwakke voorwaarden ertoe leidt dat er straks voedselgewassen in de vliegtuigtank zullen verdwijnen. Biobrandstoffen uit palm, soja, koolzaad en andere landbouwgewassen leiden vaak tot ontbossing, mensenrechtenschendingen, aantasting van de voedselzekerheid en biodiversiteitsverlies.

Technologie zal op korte en lange termijn onvoldoende resultaten opleveren op de schaal waarop deze nodig is om te voldoen aan klimaatafspraken. Bovendien zijn er op de lange termijn nog zeer veel onzekerheden. Technologische oplossingen zijn duur en in grote mate afhankelijk van de inzet van de grote vliegtuigbouwers. Zonder dwingend beleid vanuit alle lidstaten komen zij te laat en te traag van de grond. De Tweede Kamer is hier eerder al over geïnformeerd door wetenschappers. Toch wordt groei in deze nota goed gepraat door de hoge verwachtingen van technologische innovatie.

Wat willen wij?

- Wij pleiten er voor om de klimaatdoelstelling voor de luchtvaart in lijn te brengen met het Akkoord van Parijs, door middel van een jaarlijks dalend CO₂-plafond. In 2030 moet de uitstoot 65% zijn gedaald in vergelijking met 1990, in 2050 moet dit 100% zijn.
- Een gecontroleerde krimp is nodig om dit te behalen, en zou kunnen door te beginnen met korte-afstandsvluchten onder de 1.000 km zo snel mogelijk uit te faseren en fors te investeren in internationaal treinverkeer.
- Vliegen moet een reële prijs krijgen waarbij net als in andere sectoren belasting betaald moet worden. Door de vrijstelling van vliegen van BTW en accijns is de vraag naar vliegen hoger dan sociaal wenselijk. Onderzoek van CE Delft laat zien dat op een gemiddeld ticket 142 euro aan belasting zou moeten worden geheven.
- De inzet en verwachtingen van biobrandstoffen en de bijbehorende bijmengverplichting dient gebaseerd te zijn op een realistische inschatting van de hoeveelheid voor Nederland beschikbare biobrandstoffen, die bovendien voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria, zoals afval en reststromen, die we niet als voedsel kunnen gebruiken.

Geluidsoverlast en gezondheid

In de nota wordt wat betreft geluidsoverlast vooral gesproken over nader onderzoek het ontbreekt aan concrete maatregelen en normen die de geluidsoverlast en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade echt aanpakken. Ook op de lange termijn is een echte afname van geluid niet in de nota gewaarborgd.

De focus op groei in de nota zorgt er voor dat de mogelijke gezondheidswinst door genomen maatregelen niet behouden blijft. Dit staat in schril contrast met een belofte van minder impact op gezondheid en leefomgeving. Ook mag er meer gebouwd worden in gebieden waar nu wegens geluidsoverlast niet gebouwd mag worden waardoor het welzijn van steeds meer mensen aangetast wordt.

De nota gaat er van uit dat vliegtuigen tot 2050 steeds stiller worden. Tot 2050 zou een geluidsreductie van 1% per jaar kunnen worden gerealiseerd. Het is echter niet bewezen dat deze 1% geluidsafname door te trekken is tot 2050. Daarnaast wordt geluid niet ervaren als een 1% procent afname per jaar. Geluid wordt door omwonenden ervaren in pieken. Meer vluchten betekent meer geluidspieken. Bovendien mag de geluidsruimte die wordt gecreëerd door stillere vliegtuigen worden gevolgen met extra vluchten.

In de nota staat dat onderzoek naar de economische impact van een nachtsluiting nodig is om te bepalen hoeveel vluchten kunnen worden geschrapt. Andere grote Europese luchthavens zijn 's nachts al dicht na protest van omwonenden. In Nederland is de gezondheid van duizenden omwonenden ondergeschikt aan de economie.

Wat willen wij?

Er moet meer gedaan worden om de gezondheid van bewoners te verbeteren en te beschermen dan nu in de luchtvaartnota benoemd wordt. Hiervoor moeten er concrete plannen komen in de nota in plaats van nog meer onderzoeken en beslissingen nog jaren uit stellen, terwijl we de belangrijkste informatie al weten.

- Om geluidshinder echt te laten afnemen is het noodzakelijk een krimpscenario voor Schiphol en de luchtvaart in Nederland uit te werken.
- Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder te vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
- Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Dit gebeurt al op een aantal andere grote Europese luchthavens.
- Stel strengere normen voor geluidhinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoord kan plaatsvinden.
- Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.
- Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen tijdens landen.
- Maak de Nederlandse luchthavens verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen. Handhaaf deze normen. Beboet de luchthaven bij overschrijding. Dit geld kan via een innovatiefonds worden ingezet voor de verduurzaming van de sector.
- Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen, en moet getest worden door een onafhankelijke partij.
- Ten slotte moeten bewoners, gemeenteraden en de GGD echt betrokken worden om op lokaal niveau tot maatwerk voor een effectief meet- en handhavingssysteem te komen.

Fijnstof en gezondheid

De nota heeft meer oog voor de zorgen van mensen over luchtvervuiling, met name (ultra-)fijnstof en gezondheid dan voor de daadwerkelijke gezondheidsklachten. Dit terwijl in onderzoek van onder andere het RIVM is aangetoond dat er gezondheidseffecten zijn voor de direct omwonenden van Schiphol. Zo hebben meer kinderen in de omgeving last van astma. Ook heeft het grondpersoneel van Schiphol zelf al aangegeven dat ultrafijnstof zorgt voor gezondheidsschade. De nota komt niet met een oplossing voor deze groepen, maar wacht eerst het advies van de Gezondheidsraad en nieuwe RIVM rapporten af. Deze onderzoeken zullen volgens de nota van invloed zijn op het toekomstige beleid rondom ultrafijnstof.

Wat willen wij?

- Een norm voor ultrafijnstof (voor werknemers en omwonenden). Zolang deze er nog niet is moet de uitstoot van ultrafijnstof afnemen. Dit is ook in lijn met het RLI advies.
- Een halvering van de uitstoot in 2030 van (ultra-)fijnstof.

Stikstof en de natuur

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de natuurgebieden rond Schiphol staan ernstig onder druk. Onlangs toonde de commissie Remkes aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan voorheen gedacht. Veel luchthavens, waaronder Schiphol, beschikken niet over de benodigde natuurvergunning. Toch hoeft de luchtvaart volgens de nota minimaal bij te dragen aan het oplossen van de crisis. Maar als het aantal vluchten mag groeien zal ook de stikstofuitstoot groeien en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan.

Wat willen wij?

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien.
- De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden.
- Rapporteer de stikstofuitstoot boven de 3000 voet en neem deze mee in de besluitvorming. Wacht hiervoor niet op de EU.
- Alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Tot slot

Wij verzoeken u de definitieve Luchtvaartnota zo te formuleren dat de emissies van onder meer broeikasgassen, ultrafijnstof, geluid, stikstof en andere negatieve effecten van de luchtvaart in Nederland binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor het klimaat, mens en natuur. Dat is geen radicaal scenario zoals dat nu in het onderliggende Plan-MER wordt beschreven maar gewoon maatschappelijk verantwoord beleid zoals dat ook voor andere sectoren geldt of zou moeten gelden.

Hoogachtend,

X aantal Nederlanders

Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord Holland, Greenpeace, Milieudefensie

**NATUUR
& MILIEU**


natuur en milieu
federatie noord-holland

GREENPEACE

 **milieudefensie**
voor veranderaars