**Zienswijze GroenLinks Kampen Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050**

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Kampen, 7 juli 2020

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

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

Namens GroenLinks afdeling Kampen ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ‘Verantwoord vliegen naar 2050’. We willen hierin onze zorgen uiten ten aanzien van de groei van de Luchtvaart die de nota lijkt mogelijk te maken en te omarmen en de gevolgen die dat heeft voor mens, natuur en milieu.

Allereerst missen wij de integrale visie op transport en de positie van de luchtvaart daarin. Luchtvaart zien we als een middel om mensen en goederen van A naar B te verplaatsen. Bij visievorming daarop past een bredere overweging dan alleen op luchtvaart:

* Is de verplaatsing van mensen en goederen nodig? Welke mogelijkheden zijn er voor vermindering van het aantal transporten van goederen door deze dichter bij huis te produceren?
* Zijn er goede alternatieven voor luchtvaart die minder gevolgen hebben voor mens, natuur en milieu? Wij denken daarbij vooral aan vervanging van vliegreizen door de trein voor afstanden tot ± 750 km
* Aan welke randvoorwaarden moet het transport voldoen (m.n. energieverbruik, gebruik duurzame energiebronnen, geluid, luchtkwaliteit)?
* Welke mogelijkheden zien we om door het beprijzen van transportvormen (BTW, accijnzen, heffing CO2 en andere stoffen) het gebruik ervan te stimuleren/ ontmoedigen? Wat zou daarvan het doel moeten zijn en onder welke voorwaarden wordt dat doel bereikt?
* Welke mogelijkheden zien we om overlast voor de omgeving, natuur en milieu zo klein mogelijk te houden? Welke overlast vinden we niet aanvaardbaar?

In de Luchtvaartnota missen wij zo’n bredere overweging zeer. De Luchtvaartnota is een sectorale nota pur sang geworden, geheel tegen de integrale trend (Omgevingswet!) in. We vinden dit een onbegrijpelijke tekortkoming.

**Corona**

Daarnaast valt het ons op dat de concept-Luchtvaartnota helemaal geen aandacht besteedt 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 plaatsonafhankelijk 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 de Parijs-klimaatdoelen.

**Lelystad Airport, nachtvluchten en vrachtvluchten**

We maken ons grote zorgen over de mogelijkheid dat het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol en andere luchthavens door uw ministerie lijkt te worden gekoppeld aan opening van Lelystad Airport. We missen een duidelijke uitspraak in de Luchtvaartnota dat nachtvluchten en vrachtvluchten van en naar Lelystad Airport niet worden toegestaan. Het Luchthavenbesluit van Lelystad Airport lijkt de komst van vrachtvliegtuigen[[1]](#footnote-1) immers niet uit te sluiten.

**Laagvliegroutes**

De Luchtvaartnota stelt geen grenzen aan de vlieghoogte van vliegtuigen. Wij maken ons daar grote zorgen over, zeker nu opening van Lelystad Airport door uw ministerie alleen mogelijk wordt geacht met laagvliegroutes. Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt er over zo’n lange afstand laag gevlogen. Dat is niet voor niets; het is op alle fronten onverantwoord:

* Laagvliegen gaat ten koste van waardevolle natuur-,  stilte- en Natura 2000-gebieden. Dit is in strijd met het beleid in onze en andere provincies en met de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn;
* Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in ernstige mate aan. Zo wordt in de gemeente Kampen het woon- en leefmilieu van de inwoners van Kamperveen, Wilsum, ’s-Heerenbroek en de Kamper wijken Onderdijks, Stationsgebied en Reeve geschaad door de laag vliegende vliegtuigen;
* Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen;
* Laagvliegen tast de toeristische sector aan. De toeristische economie in het oosten is voor een belangrijke deel gebaseerd op rust en natuurlijke en culturele waarden. Laagvliegen betekent een ernstige aantasting van deze kernwaarden. Deze economische gevolgschade is niet in beeld gebracht.
* De milieubelasting en de veiligheids- en gezondheidsrisico’s (fijnstof en ultra-fijnstof!) die het gevolg zullen zijn van laagvliegen en van toename van luchtvaart in het algemeen zijn niet of onvoldoende onderzocht;

**Passende beoordeling**

Over de bij de ontwerp-Luchtvaartnota behorende passende beoordeling hebben wij nog de volgende opmerkingen:

* We lezen: "Conclusie is dat significante effecten van het beleid zijn uit te sluiten op voorwaarde dat de maatregelen die moeten leiden tot vermindering van de geluidsbelasting van en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aantoonbaar effectief zijn." We begrijpen goed dat het op dit abstractieniveau lastig is tot in detail de milieueffecten te voorzien. Doorgaans wordt dan voor een scenario-benadering gekozen, zoals ook in de plan-MER is gedaan, maar in de passende beoordeling is daar helaas geen sprake van. Dat is erg onbevredigend, zeker omdat elke onderbouwing ontbreekt dat aan de gestelde voorwaarde voldaan wordt. Daardoor is het goed denkbaar dat de ontwerp-Luchtvaartnota tot een situatie leidt die strijdig is met de Europese Habitatrichtlijn en om die reden niet zou mogen worden vastgesteld
* De passende beoordeling besteedt alleen aandacht aan stikstofdepositie en gevolgen van geluidhinder, valt ons op. In de passende beoordeling lezen we echter niets over de andere mogelijke gevolgen van de diverse luchthavens voor vogels, met name de kans op extra aanvaringsslachtoffers. Omdat de vliegroutes van vliegtuigen op veel plaatsen kruisen met belangrijke trekroutes van vogels lijkt ons een toename van het aantal aanvaringsslachtoffers voor de hand te liggen. In de passende beoordeling wordt daar – naar onze mening geheel ten onrechte- geen aandacht aan besteed.
* De effecten van stikstofemissies boven 3.000 voet worden inmiddels wel genoemd, hetgeen ook in lijn is met het advies van de commissie Remkes. De emissies blijken fors. Toch lijkt het erop dat de effecten ervan worden ‘weggepoetst’ (gebagatelliseerd) met als argument de aanname dat emissies in de hogere luchtlagen niet mengen met de luchtlagen daaronder. Dat blijkt echter niet altijd juist. Voor de emissie in de ‘menglaag’ (de onderste laag van de atmosfeer) geldt immers in elk geval dat die gevolgen kan hebben aan het aardoppervlak. De hoogte van de scheiding tussen de menglaag en de hogere atmosfeer (de menglaaghoogte) kan op een zonnige dag ongeveer 2.000 meter bedragen[[2]](#footnote-2). Dat betekent dat de emissies van vliegtuigen die op een hoogte tot 2.000 meter vliegen ook aan het aardoppervlak invloed kunnen hebben, bijvoorbeeld in de vorm van stikstofdepositie. Dat betekent ook dat een onderzoek dat hieraan geen aandacht besteedt niet compleet is. De passende beoordeling legt de grens van het onderzoek immers op 3.000 voet, ruim 900 meter. Alle emissies van vliegtuigen die op een of andere wijze invloed kunnen hebben aan het aardoppervlak én alle andere mogelijke gevolgen (m.n. geluid en andere emissies) moeten in het onderzoek worden meegenomen. Dit klemt temeer bij de zogeheten ‘laagvliegroutes’ waarbij vliegtuigen over grotere afstand in de menglaag vliegen alvorens door te stijgen.
* De effecten van stikstofemissies door vervoer van mensen en goederen van en naar de luchthaven moeten als onlosmakelijk verbonden met de luchtvaart beschouwd worden. Deze emissies blijven tot nu toe buiten beschouwing, naar onze mening volledig ten onrechte. De passende beoordeling besteedt hieraan geen aandacht.

**Besluit**

Resumerend is onze reactie:

* Beoordeel de luchtvaart niet sectoraal maar juist integraal, ook in relatie tot andere transportvormen
* Behandel de luchtvaart net als andere sectoren met bijbehorende grenzen aan emissies naar lucht, bodem en water en alleen wanneer dat past binnen de afspraken over de uitstoot van kooldioxide en andere broeikasgassen die Nederland in internationaal verband heeft gemaakt.
* Betrek de gevolgen van de Coronacrisis in het luchtvaartbeleid
* Géén opening van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol of zelfstandige regionale luchthaven
* Géén laagvliegroutes boven Nederland
* invoering van eerlijke beprijzing van vliegen door het invoeren van een vliegtaks, accijns op kerosine en BTW op vliegtickets
* stimuleren van internationaal treinverkeer, zowel hogesnelheidstreinen als (andere) nachttreinen, in elk geval naar alle belangrijke steden binnen een afstand van 750 km
* beschrijf alle effecten van de maximale gevolgen van de uitbreiding van de luchtvaart die deze luchtvaartnota mogelijk maakt.

Hoogachtend, mede namens GroenLinks afdeling Kampen

Niels Jeurink

1. In het gewijzigde Luchthavenbesluit is sprake van 45.000 vliegtuigbewegingen van ‘handelsverkeer’. De definitie daarvan is ruim en omvat ook vrachtvliegtuigen [↑](#footnote-ref-1)
2. Uitleg hierover is te vinden op: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/beoordelen/koppeling/nieuw-nationaal/handreiking-nieuw/handreiking-nieuw/4_4_meteorologie_en/> [↑](#footnote-ref-2)