



Gemeente Heerde



Aan:

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Noord-Veluwe, 7 juli 2020

Geachte minister Van Nieuwenhuizen,

Met deze zienswijze reageren wij op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, zoals die gepubliceerd is op 15 mei 2020.

De ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (vanaf nu: de nota) is een bepalend document waarin het Rijk haar ambities en doelen voor de luchtvaart voor korte en lange termijn duidelijk maakt. Wij hebben in de beoordeling gekeken in hoeverre de nota aansluit op ander ruimtelijk (rijks)beleid en of het de juiste antwoorden geeft op de grote uitdagingen waar Nederland voor staat in de komende decennia.

Kernboodschap

Onze conclusie is dat het basisuitgangspunt van de nota niet dienend is aan de beleidsdoelstellingen van Rijk, provincies en gemeenten voor duurzaamheid en volksgezondheid. Het uitgangspunt is het faciliteren van groei van de luchtvaart, ondanks het feit dat dit aantoonbaar strijdig is met de doelstellingen voor een gezonde leefomgeving, klimaat en natuur. In alle gepresenteerde scenario's wordt uitgegaan van het bieden van groei ruimte aan de luchtvaart, zonder dat wordt aangetoond welke maatschappelijk meerwaarde en urgentie dit heeft. Met de keuze voor groei wordt naar onze mening het oude denken (*groeien is noodzaak – kwantiteit boven kwaliteit*) voortgezet en is er geen balans tussen voordelen en nadelen van luchtvaart voor de samenleving.

De gemeenten Elburg, Hattem, Heerde en Oldebroek zetten duurzaamheid en een gezonde leefomgeving centraal in beleid en uitvoering. Dit doen wij in het belang van onze inwoners. Wij zien in de voorliggende nota deze prioriteiten niet terug. Wij doen dan ook een dringend beroep op u om, in de definitieve versie van de Luchtvaartnota, de bovenstaande elementen wel volwaardig mee te nemen in de beleidsafweging.

Robuuste sector

De coronapandemie heeft de kwetsbaarheid van de samenleving, maar ook van de luchtvaartsector zichtbaar gemaakt. De groeiverwachting is omgeslagen in krimp en de sector is afhankelijk van overheidssteun. Wij vinden dat de nota moet inzetten op het realiseren van een robuuste sector in een duurzame en toekomstbestendige samenleving. Een sector die een maatschappelijke rol vervult, dienstbaar is aan de samenleving en in tijden van crisis tegenslag kan incasseren. De coronacrisis heeft ons geleerd dat verplaatsen in veel gevallen niet noodzakelijk is. Digitale overlegvormen geven volop mogelijkheden voor reductie van het vliegverkeer. Wij zijn van mening dat de lessen van de coronacrisis moeten worden meegenomen in de toekomstvisie voor de luchtvaart. Serieus inzetten

op robuustheid, duurzaamheid en leefbaarheid is een logischer en verstandiger koers dan de klassieke focus op groei.

Gelijk speelveld

Op verschillende onderdelen constateren wij dat er verschil zit in de benadering van de luchtvaartsector ten opzichte van de rest van het bedrijfsleven/de samenleving. Het meest opvallende hierin is de doelstelling voor CO₂-reductie die voor luchtvaart op tal van punten ver achterblijft bij die van andere sectoren. Hetzelfde geldt voor belastingen en accijnzen waarvan de luchtvaart op belangrijke onderdelen gevrijwaard is. Tenslotte wordt van andere bedrijven, overheden en particulieren maximale inspanning gevraagd om de doelstellingen van de reductie van broeikasgassen en stikstof te halen. Het is niet uit te leggen aan de samenleving dat deze zaken voor de luchtvaart niet gelden. Deze uitzonderingspositie is ons inziens onwenselijk en onhoudbaar.

Niet alles kan

Vliegen lijkt nu de makkelijkste en goedkoopste manier van reizen op de middellange en lange afstand. Het kent echter wel hoge maatschappelijke kosten in de vorm van schade voor leefomgeving, natuur en klimaat. Deze kosten worden in het huidige systeem niet (voldoende) meegewogen. Dit zou in deze nota wel een plek moeten krijgen. De in de nota geschetste internationale vraagontwikkeling in de luchtvaart staat in geen enkele verhouding tot de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt. Verbetering van duurzaamheid en leefklimaat kan op korte en middellange termijn alleen worden gerealiseerd bij een afname van het aantal vliegbewegingen.

Integraal vervoersysteem

Vliegen zou, zolang het niet duurzaam is, geen startpunt van reizen en transport moeten zijn. Het zou alleen moeten worden ingezet waar duurzame(r) alternatieven ontbreken. De ontwikkeling van deze alternatieven, zoals snelle treinverbindingen, innovatieve wijzen van vervoer en digitaal werken, zou veel meer aandacht moeten krijgen in de nota. Ook kan door intensieve samenwerking met omliggende landen een duurzaam Europees vervoernetwerk worden opgezet waarmee de hubfunctie van Schiphol minder noodzakelijk wordt. De nota zet nu nog volledig in op de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van bijvoorbeeld Frankfurt, Parijs en Londen. Er wordt daarmee vastgehouden aan een vliegveld dat qua schaal Nederland overstijgt. Dit heeft consequenties voor de omgevingswaarden in Nederland. Ook een heroriëntatie op het vliegverkeer voor toerisme is een element dat van belang is bij het verdelen van de schaarste. Te lage prijzen en onvoldoende doorrekening van schade door milieubelasting zijn hierbij zaken die moeten worden aangepakt en geplaatst in het perspectief van een goede en gezonde leefomgeving.

Innovatie-optimisme

In de nota wordt voorgesorteerd op toekomstige innovaties die de luchtvaart schoner en stiller moeten gaan maken. Los van de discussie over de ambitie is het allerminst zeker of deze verbeteringen daadwerkelijk worden behaald. Onderzoek van de universiteit van Delft heeft duidelijk gemaakt dat innovatie slechts een gering gedeelte van de gevolgen voor de leefomgeving kan compenseren. Ook is de inzet van biobrandstof om het vliegverkeer duurzamer te maken met onzekerheden omgeven. Tenslotte duurt het lang om innovaties in de luchtvaart in te voeren. De systematiek die in de nota wordt voorgesteld is vergelijkbaar met de PAS-regeling waarvan bleek dat deze strijdig is met (Europese) regelgeving. Het is van belang om eerst maatregelen te nemen en positieve resultaten te boeken. Daarna ontstaat pas zicht op eventuele ontwikkelruimte. De keuze voor een optimistisch scenario is daarom risicovol en onverstandig. Een realistisch scenario met meer zekerheden over haalbaarheid van effecten past beter in deze situatie. Zelfs als dit tot krimp van de sector leidt.

Ontwikkelruimte

Er kan naar onze mening pas ontwikkelruimte worden geboden aan de luchtvaart op het moment dat de noodzakelijke reductie van broeikasgassen en stikstof is behaald en omgevingswaarden voor

o.a. geluid en ultrafijnstof voldoen aan internationaal geldende normen. Afname van hinder en uitstoot kan dus niet zondermeer worden ingezet voor het geven van ontwikkelruimte.

Concreet en meetbaar

De nota biedt nauwelijks aanknopingspunten om omgevingseffecten goed te kunnen wegen. De nota beperkt zich nu alleen tot het geven van het eindbeeld dat wordt nagestreefd zonder dat dit verder wordt ingevuld en gekwantificeerd. Een gedetailleerd tijdpad met realistische tussendoelen om de verduurzaming en verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk te realiseren ontbreekt in onze ogen. Verder hechten wij belang aan volledige monitoring van het effect van luchtvaart op de leefomgeving. Hierbij moeten ook emissies van geluid en stoffen op hoogte boven de 3.000 voet (stikstof, ultrafijnstof) en 6.000 voet (geluid) worden meegenomen. Ook moet niet alleen gekeken worden naar de omgeving van luchthavens, maar naar het totale grondgebied van Nederland. Het is vervolgens van belang om de gemeten waarden af te zetten tegen de doelstellingen van een goed woon- en leefklimaat voor mens, dier en plant en bij negatieve afwijkingen hieraan consequenties te verbinden.

Gevolgen voor natuur en biodiversiteit

Luchtvaart veroorzaakt schade aan natuur en biodiversiteit. Met de in de nota vrijgegeven groei zal deze schade alleen maar toenemen, terwijl soorten en ecosystemen in veel gevallen al kwetsbaar zijn en verbetering van waarden (zoals bijvoorbeeld stikstof) noodzakelijk is voor instandhouding. Het bijmengen van biobrandstof verhoogt het risico op gebruik van biobrandstof uit landbouwgewassen met bijbehorende negatieve effecten op o.a. de biodiversiteit in die gebieden.

Tot slot

Wij vragen 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 klimaat, mens en natuur. Dit vragen wij u vanuit het belang van onze inwoners.

Met vriendelijke groet,

De colleges van B&W van Elburg, Oldebroek, Hattem en Heerde.