

Aan de Directie Participatie
ontwerp-NOVI
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 30 september 2019

Betreft: zienswijze Ontwerp NOVI

Geachte mevrouw/mijnheer,

Het bestuur van de Stichting Landelijk Burgerberaad Luchthavens (Stichting LBBL) maakt graag van de gelegenheid gebruik een zienswijze in te dienen op het Ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie (Ontwerp NOVI). Onze zienswijze heeft betrekking op luchthavens en luchtvaart en alle gevolgen en effecten die daarmee zijn verbonden.

Op de NOVI-website wordt de ambitie van deze omgevingsvisie als volgt verwoord:

“De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving.

Hiermee kunnen we inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. Met de NOVI zetten we een proces in gang waarmee we keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter kunnen maken. Zo bouwen we samen aan een mooier en sterker Nederland.”

In het ontwerp lezen we onder meer:

“De inzet van het kabinet en andere betrokkenen is dan ook gericht om opnieuw een balans te vinden tussen de hinder, uitstoot, ziektelast, overlast en de (ruimtelijke) beperkingen die uit de luchtvaart voortvloeien enerzijds en het waarborgen van de belangrijke functie die de luchtvaart voor ons land heeft anderzijds.”

Deze ambitie spreekt ons aan. In deze zienswijze richten we ons in het bijzonder op de grote negatieve impact van de luchtvaart om de leefomgeving, de natuur en het klimaat. We pleiten voor een radicaal ander luchtvaartbeleid en doen aanbevelingen om in het nieuwe omgevingsbeleid (NOVI) daarvoor een goede basis te leggen en in de Luchtvaartnota de verdere uitwerking vast te leggen.

In het blauwgekleurde tekstgedeelte “Keuzes voor de luchtvaart” lezen we onder meer:

“Het belang van de internationale netwerkkwaliteit voor transferpassagiers op Schiphol en de rechtstreekse verbinding met Europa vanuit de regionale luchthavens is een vanzelfsprekendheid geworden.”

Die vanzelfsprekendheid bestaat niet meer; er zijn heel dringend nieuwe beleidskaders nodig. Hieronder onze bijdrage daaraan.

Zienswijze LBBL

De uitzonderingspositie ten opzichte van andere economische sectoren die mede door de Nederlandse overheid gedurende vele decennia aan de luchtvaartsector is vergund, heeft tot buitenproportionele expansie van de Nederlandse luchtvaartsector geleid.

Steeds duidelijker wordt dat hieraan een reeks ernstige gevolgen en effecten zijn verbonden op gebied volksgezondheid, natuur en klimaatbelasting. In de omgeving van luchthavens wordt gezondheid, het welbevinden van omwonenden en de kwaliteit van natuur en biodiversiteit aangetast door geluidsoverlast en door schadelijke emissies mede veroorzaakt door vliegverkeer. Daarnaast draagt de luchtvaart veel bij aan de wereldwijde opwarming van het klimaat.

Als de huidige luchtvaartactiviteiten en de verdere uitbouw daarvan door het kabinet gezien worden als “een vanzelfsprekendheid” is het “duurzaam perspectief voor onze leefomgeving” dat de NOVI voor ogen staat volstrekt onhaalbaar. Volgende generaties zullen hiervoor een onvoorstelbaar hoge prijs gaan betalen.

Aan de orde is een grondige herbezinning op de toekomstige functie van luchtvaart en onze luchthavens in het licht van de CO₂-reductieopgave die voortvloeit uit het Parijse klimaatakkoord en de verbetering van de leefomgeving (sterke reductie geluidhinder, slaapverstoring en luchtverontreiniging) rondom luchthavens. Betrek hierbij ook dat de emissies van vliegverkeer een veel grotere negatieve klimaatimpact hebben dan alleen door emissie van CO₂.

Naar onze mening dienen alle overheden zich maximaal in te spannen om een gezonde en veilige leefomgeving en een veilig klimaat tot stand te brengen en in stand te houden. Het NOVI, in samenhang met de aangekondigde Luchtvaartnota 2020-2050, zien wij bij uitstek als documenten waarin de rijksoverheid reflecteert op de negatieve maatschappelijke gevolgen van de luchtvaartexpansie en daarvoor structurele oplossingen vastlegt.

We verwachten van het rijk dat zij in deze nota's op belangrijke punten een koerswending uitwerkt naar radicaal ander luchtvaartbeleid, waarmee de grote en ernstige negatieve externe effecten van de luchtvaart zeer voortvarend en effectief worden bestreden.

Te beginnen met heldere kaders voor omgevingsbeleid, gebaseerd op het voorzorgbeginsel, en gericht zijn op effectieve bescherming (en waar nodig herstel) van volksgezondheid, natuur en biodiversiteit en een veilig klimaat. Deze kaders moeten vervolgens uitgewerkt worden in beperkingen op schadelijke emissies (verbrandingsgassen en geluid) en stringente normen voor de maximaal toegestane belasting van de leefomgeving, de natuur en het klimaat.

De luchtvaartsector dient haar bedrijfsvoering hierop aan te passen. Dit zal enorme veranderingen in de luchtvaartsector met zich meebrengen, nationaal en internationaal. De sectorpartijen hebben er recht op van de Nederlandse overheid en samenleving te horen binnen welke kaders ze hun bedrijfsvoering kunnen ontwikkelen en met welk beleid, maatregelen en faciliteiten de Nederlandse overheid hen daarbij gaat helpen. Daar moeten NOVI en Luchtvaartnota duidelijkheid in scheppen. Wat het internationale speelveld betreft: we kunnen ons voorstellen dat de Nederlandse regering in het internationale speelveld actief optreedt samen met een kopgroep van Europese landen die de leiding nemen in de transformatie van de luchtvaartsector.

Concrete aanbevelingen

1. Schrap de huidige tekst in deze ontwerp NOVI en vervang deze door een tekst waarin aansluiting wordt gezocht bij het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur in "Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegeroute". Dit advies is op 18 april 2019 aangeboden aan minister Cora van Nieuwenhuizen van I&W.

De raad stelt in de samenvatting:

"Wereldwijd is de luchtvaart fors toegenomen, ook in Nederland. Door geluidsoverlast en de uitstoot van fijnstof en CO₂ botst de groei van het vliegverkeer steeds sterker met het belang van een gezonde en prettige leefomgeving en met de opgaven rond het klimaatbeleid. Deze conflicterende belangen, gecombineerd met een afnemend vertrouwen van burgers in de overheid en de luchtvaartsector, vragen om een nieuw perspectief in het luchtvaartbeleid."

2. De Raad formuleert hierbij een aantal aanbevelingen:
 - *Stuur op duidelijke grenswaarden voor de luchtvaart.*
 - *Pas het ALARA-beginsel toe (as low as reasonably achievable). Ontwikkel een Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart met reductiedoelen voor CO₂-uitstoot.*
 - *Zorg voor vertrouwen bij burgers door strikte handhaving en sanctionering.*
 - *Zorg dat de vervuiler betaalt.*
 - *Besteed meer aandacht aan (beïnvloeding van) reizigersgedrag.*
 - *Stuur op internationale bereikbaarheid van Nederland en heroverweeg daarbinnen de netwerkkwaliteit."*

We ondersteunen de meeste van deze aanbevelingen, maar op enkele punten verzoeken we een scherpere visie en doelstellingen uit te werken en vast te leggen in het NOVI en in sectoraal beleid. Wij voegen aan de aanbevelingen het volgende toe:

- a. Neem als uitgangspunt bij ruimtelijk-, leefbaarheids-, natuur- en luchtvaartbeleid dat geen verdere verslechtering mag optreden op gebied van luchtverontreiniging, geluidbelasting, slaapverstoring en klimaatbelasting.
 - b. Stel (zo spoedig mogelijk) scherpe emissie-eisen en emissieplafonds vast voor toxische- en klimaat-emissies. Stel scherpere grenzen vast voor de geluidemissie van de vliegtuigen en de geluidbelasting door de luchtvaart. Volg hierbij de meest recente WHO-richtlijnen. Stel ook spoedig ook stringente grenswaarden voor luchtkwaliteit en strengere grenzen aan de geluidbelasting/geluidhinder in de omgeving van vliegvelden.
 - c. Stel als harde randvoorwaarde voor nieuw ruimtelijk beleid, beleid voor natuur, milieu, leefbaarheid en volksgezondheid, nationaal en internationaal op gebied van infrastructuur en mobiliteit en fiscaal beleid: (a) de reductieopgave die voortvloeit uit het Parijse klimaatakkoord en (b) de opgave voor herstel van een gezonde en veilige leefomgeving.
 - d. Verbind hieraan de consequentie dat waar toepassing van het ALARA-beginsel onvoldoende of niet zal leiden of leidt tot tijdig doelbereik, andere maatregelen worden aangewend, zoals het rechtstreeks inperken van de schadeveroorzakende activiteiten.
3. Vorm een internationale kopgroep met regeringen die voortvarend te werk gaan bij structurele transformatie van de luchtvaartsector in samenhang met nieuw beleid op gebied van Europese en intercontinentale bereikbaarheid.

Wij vertrouwen erop dat het kabinet ons advies ter harte neemt en betreft bij haar beleidskeuzes met het oog op een gezond, duurzaam en veilig Nederland.

Met vriendelijke groet,

Stichting Landelijk Burgerberaad Luchthavens (St. LBBL)

Michiel Visser, voorzitter