

Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtvaartnota

15 april 2019

Geachte Minister,

De Wet milieubeheer (art. 7.7 tot 7.23) stelt een aantal eisen aan de inhoud van het milieu effectrapport. Onder meer in het licht van deze eisen beoordelen wij, de indienende natuur- en milieu organisaties, de NRD.

Ten eerste missen wij een eenduidige omschrijving van het doel van de voorgenomen activiteit (de Luchtvaartnota). Voor zover dit zou zijn datgene wat is aangegeven onder de kop *Strategisch* (p. 6/27) "hoe de luchtvaart zich op de lange termijn kan ontwikkelen (ten behoeve van economie en passagiers) in balans met andere maatschappelijke belangen" vinden wij dit een te beperkte omschrijving, nu het accent gelegd wordt op economie en passagiers. Dit zou moeten zijn "*ten behoeve van de internationale (en nationale) bereikbaarheid van Nederland*". Hier wreekt zich dat de uitgangspunten die in het Regeerakkoord zijn geformuleerd (o.a. het belang van Schiphol en geen volumesturing maar alleen hinderbeperking) te beperkend zijn.

Wij hebben waardering voor de keuze om bij de "denkrichtingen", oftewel de te bestuderen alternatieven in het kader van de MER, ook denkrichtingen vanuit de thema's "kwaliteit leefomgeving" en "klimaat" als alternatieven op te nemen. Ook waarderen wij dat Europese en mondiale effecten onderdeel van het toetskader zijn, en de aandacht voor cumulatieve effecten en mogelijkheden voor mitigatie.

Wel valt het nog zeer abstracte karakter op van de denkrichtingen, en *wij pleiten dan ook voor een verdere uitwerking in de richting van concrete maatregelen.* Dit past juist bij de status van de Luchtvaartnota als programma in de zin van de Omgevingswet.

Door het karakter van de denkrichtingen zo abstract te houden wordt de omgeving ook al te zeer beperkt in de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de inhoud daarvan.

De "adaptieve" aanpak van de uitwerking van de luchtvaartnota (p.6, flexibiliteit, geen vaste eindbeelden) heeft als risico dat dit PlanMER te globaal en abstract wordt. De zinnen op pag. 16. onder het eerste blauwe blok, vanaf de zinsnede "Voor de waardering van de effecten wordt de volgende redenering gevolgd" lopen niet. Er wordt een "redenering" in het vooruitzicht gesteld, maar die staat er niet - slechts "verwachtingen" en een passage over "de mate van onzekerheid". Vermoedelijk wordt hier ook op het adaptieve karakter geduid, maar deze passages is nu abstract, en zou aan helderheid winnen door illustraties te geven van datgene wat er bedoeld is.

Ongebruikelijk is dat de referentiesituatie wordt vastgepinde op "de situatie 2019 waarvoor de huidige vigerende Luchthavenbesluiten gelden". Gebruikelijk is om hiervoor een nul-scenario te nemen, voor de in beschouwing te nemen periode (2020-2050) van de te verwachten ontwikkeling op basis van bestaand beleid (de autonome ontwikkeling met inbegrip van zekere toekomstige ontwikkelingen), dat fungeert als onderlegger voor de in beschouwing te nemen alternatieven, die daarmee beter vergelijkbaar worden. Wij missen een onderbouwing voor deze keuze.

Opvallend is *de al te krappe planning* (p. 19/27): voor 1 juli a.s. moet het MER zijn opgesteld, inclusief de reactie op de zienswijzen. Het MER is kennelijk al in de maak (zie p. 19, Opstellen PlanMER vanaf maart), dus hoe wordt dan rekening gehouden met de zienswijzen op de NRD en het advies van de Cie m.e.r? Er lijkt ook geen ruimte te zijn ingebouwd voor zienswijzen op het MER zelf. Wij pleiten

ervoor die ruimte wel te scheppen, en in het opstellen van het Plan MER het advies zie m.e.r. en NRD-zienswijzen volwaardig mee te nemen.

In Bijlage C van de NRD volgt een specificatie van de effecten, zoals die in het PlanMER beschreven zullen worden. Hiervoor brengen wij het volgende onder uw aandacht:

1. Bij Gezondheid-Geluidshinder zijn de effecten beperkt tot de wettelijke kaders. Wij missen, juist nu geluidshinder onder “gezondheid” wordt geschaard, aantallen gehinderden op basis van hinderbelevingsonderzoek. Zoals dat bijvoorbeeld door GGD’s in de regio Schiphol wordt uitgevoerd, waarbij met name ook de slaapverstoring wordt gemeten. Tevens missen wij een waardering van de geluid-gezondheidseffecten in het licht van de actuele stand van de wetenschappelijke kennis, in het bijzonder de Environmental Noise Guidelines van de WHO. Dat geldt ook voor gezondheidseffecten als gevolg van luchtverontreiniging.
2. Bij de effecten klimaat – emissies op mondiaal niveau wordt de CO₂ uitstoot genoemd door aan Nederland toe te schrijven luchtvaart (vlucht vertrekkend van Nederlandse luchthavens). Een meer eenduidige maatstaf is de uitstoot veroorzaakt door in Nederland getankte luchtvaartbrandstof (international aviation bunkers). Naast absolute emissies is ook het relatieve aandeel van luchtvaart in de Nederlandse CO₂ emissies van belang. Om de opwarming van de aarde te beperken is er immers nog een beperkt carbon budget beschikbaar.
3. Bij de effecten Economische omgeving -Verdienvermogen en- Werkgelegenheid moet het gaan om een netto-beschouwing, met aftrek van de effecten van de publieke investeringen die er in de verschillende “denkrichtingen” worden gepleegd. Immers, die investeringen zouden op zich al een bepaald economisch effect hebben. De huidige opsomming van effecten bekijkt alleen positieve effecten van luchtvaart, wij missen negatieve effecten. Bij Werkgelegenheid dient daarom ook rekening te worden gehouden met crowding out effecten, regionaal en landelijk, en arbeidsmarkt beperkingen (schaarste aan personeel). Ook missen wij de economische verdringingseffecten van het gevolg-toerisme op de stad Amsterdam, (o.a. stijging van woningprijzen, verdringing van lokale woningvraag) en (bijvoorbeeld) de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport, met name het Limburgse Heuvelland. Daarnaast ontbreken kosten als gevolg van gezondheidsschade, klimaatadaptatie en hinderbeperking.
4. Ook bij de effecten Woonomgeving -Sociaal dan wel -Cultuur missen wij de effecten m.b.t. toeristische overcrowding, in dit geval de leefbaarheidseffecten.
5. Bij de effecten Ruimte -Woningbouwlocaties dient het niet alleen te gaan om de effecten op bestaande woningbouwlocaties, maar ook de nu reeds geplande (hard en zacht) en de locaties zoals die volgens actueel woningbouwbeleid (toename gewenste woningbouw in de relevante regio’s) nodig zijn. Hierbij gaat het niet alleen om de restricties vanuit de externe veiligheidsoptiek, maar ook zoals die volgen uit de reguliere normstelling voor geluid. Ook de thans geplande windlocaties op zee dienen hierbij betrokken te worden.
6. Bij de effecten op Natura 2000 en NNN gaan wij ervanuit dat in ieder geval ook de belasting door emissies van stikstofverbindingen wordt meegenomen. Dit met name ook omdat de verbindendheid van de Programmatische Aanpak Stikstof onzeker is, nu de Raad van State daar binnenkort uitspraak over doet.

Wij verzoeken u met het bovenstaande rekening te houden bij het PlanMER, en met name de omgeving niet de mogelijkheid te onthouden werkelijk invloed uit te oefenen op de te beschouwen beleidsopties i.h.k.v. deze PlanMER en voldoende tijd en ruimte te houden in de planning voor het rekening houden met PlanMER en zienswijzen daarop.

Hoogachtend,

S. Akkerman

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland



M. Demmers

Natuur & Milieu

**NATUUR
& MILIEU**

C. van Kleef

Greenpeace

GREENPEACE

P. Souwerbren

Gelderse Natuur en Milieufederatie



H. Heijnen

Natuur en Milieufederatie Limburg

