

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk : 2020/20.005/VD
Uw kenmerk : -

Onderwerp : Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Bijlage : -

Lelystad, 9 juli 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maken de Natuur en Milieufederaties Flevoland en Noord-Brabant gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020.

Effecten en kansen van de Corona-maatregelen

De luchtvaartsector heeft de afgelopen maanden nagenoeg stilgelegen door de Corona-maatregelen. Volgens het onderzoek 'Bewaar de rust' van het onderzoeksbureau To70 in opdracht van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland (zie: <https://www.eerlijkovervliegen.nl/wp-content/uploads/2020/06/Notitie-Luchtvaart-Hindervermindering-Definitief.pdf>) hebben de Corona-maatregelen bij luchthaven Schiphol een groot effect op de hinder die ondervonden wordt door de luchthaven: er is 98% minder geluidshinder gerapporteerd en er werd in de periode van 1 april tot 20 mei 2020 maar liefst 72% minder CO₂, 74% minder stikstof en 83% minder fijnstof uitgestoten. Door de Corona-maatregelen is in één klap zichtbaar en (on)hoorbaar geworden wat de impact is van het vliegverkeer op het milieu en de leefomgeving.

Het is nog onduidelijk hoe snel de vraag naar vluchten zich zal herstellen, deze en andere effecten van de Corona-maatregelen op de economie zijn nog niet meegenomen in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. De voorgestelde groei tot 800.000 vluchten, waarvan op de lange termijn in 2050 mogelijk 45.000 vluchten op Lelystad Airport is wellicht niet nodig: 8 op de 10 Nederlanders verwacht in de toekomst minder te vliegen (zie: <https://www.abnamro.nl/nl/zakelijk/insights/sectoren-en-trends/leisure/klimaatverandering-krijgt-meer-urgentie-door-corona.html>) en bedrijven hebben de afgelopen maanden het digitaal werken omarmd waardoor een bezinning plaatsvindt op hun vlieggedrag. Het is dan ook onverstandig om vast te houden aan de voorgesteld groei-ambitie.

Klimaatdoelen

De luchtvaartsector heeft een bijzondere positie in ons land; de sector is niet gebonden aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord. In de Luchtvaartnota wordt de ambitie genoemd om de luchtvaartsector ook aan te laten sluiten bij de doelen van de EU en het nationale Klimaatakkoord. Dit juichen wij uiteraard toe!

Maar terwijl de discussie over stikstof de boeren, bouwers, burgers en bestuurders bezighoudt wordt het vliegverkeer nog steeds een hand boven het hoofd gehouden. De commissie Remkes heeft onlangs nog aangetoond dat het vliegverkeer voor een groter deel van de stikstofuitstoot verantwoordelijk is dan gedacht. Veel luchthavens, waaronder Schiphol, beschikken niet eens over de benodigde natuurbeschermingswetvergunning. En terwijl andere sectoren hun CO₂-uitstoot moeten halveren mag de luchtvaart nog steeds 20% meer CO₂ uitstoten dan in 1990. Om de klimaatambities zoals beschreven in de Luchtvaartnota te halen moet er dus nog heel veel gebeuren, anders blijft het bij loze woorden.

In de Ontwerp Luchtvaartnota wordt gesproken over klimaatbestendig vliegen met elektrische vliegtuigen, hybride technologie en duurzame brandstoffen. Er zijn momenteel nog geen commercieel succesvolle en haalbare praktijkvoorbeelden van deze technologieën: het is niet reëel om te veronderstellen dat de technologische ontwikkelingen die de luchtvaart gaan verduurzamen toepasbaar zullen zijn in de termijn die gesteld is in de Ontwerp Luchtvaartnota. Om het klimaatbestendig vliegen mogelijk te maken moet er niet gesproken worden over ambities, maar over harde doelstellingen.

In plaats van onze hoop te vestigen op toekomstige technologieën om het klimaatprobleem op te lossen kunnen we beter nu investeren in bewezen en bekende manieren om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof te verminderen: openbaar vervoer. Een goed Europees treinnetwerk zorgt voor minder vliegverkeer en dus minder uitstoot en overlast. Als wij in de toekomst willen blijven vliegen is het nodig om nu realistische maatregelen te nemen en alternatieve routes aan te leggen. Oneindige groei van het vliegverkeer is immers onmogelijk.

Wij vragen u om:

- maatregelen voor de verduurzaming van de luchtvaart vast te leggen, door bijvoorbeeld het aanpassen van landings- en stijgingsinstructies, het toepassen van niet-fossiele brandstoffen en alleen de schoonste vliegtuigen toe te laten.

Luchtruimherziening

Zoals hierboven genoemd wordt is het door de Coronacrisis maar de vraag of in 2023 de vraag naar vluchten weer op het niveau is van voor de crisis. De noodzaak voor een snelle opening van Lelystad Airport is er dan ook niet, en wij vragen u om te wachten met de opening van Lelystad Airport tot de Luchtruimherziening voltooid is.

In de Plan-MER van de Ontwerp Luchtvaartnota wordt genoemd dat de mogelijkheden voor sneller stijgen en dalen in de Luchtruimherziening verder worden uitgewerkt. De Luchtruimherziening staat

echter gepland voor 2023, ná de geplande opening van Lelystad Airport in 2021. De huidige landings- en stijgingsinstructies zorgen voor teveel overlast bij de bewoners van Flevoland en buiten Flevoland.

Wij vragen u om:

- met de opening van het doorontwikkelde Lelystad Airport te wachten tot het Nederlandse luchtruim heringedeeld is (dus naar verwachting tot 2023, of later als het luchtruim dan nog niet heringedeeld is).

Regionale luchthavens

De groei van de regionale luchthavens hebben als resultaat dat de overlast van het vliegverkeer die ervaren wordt door mens, dier en plant zich over het hele land verspreidt.

Lelystad Airport

In dat kader vinden wij het belangrijk dat Lelystad pas wordt benut als Schiphol haar maximale capaciteit echt heeft benut in vluchten. Dit is vanwege de Corona-crisis en de resulterende ingestorte vraag momenteel geenszins het geval en het duurt zeker nog vele jaren voordat Schiphol op het oude niveau is van het aantal vluchten. Pas als de grenzen van het aantal vluchten bij Schiphol in zicht komt, kan Lelystad een functie gaan vervullen als 'overloopluchthaven', niet eerder. Openstelling van Luchthaven Lelystad op korte termijn vinden we dan ook niet gepast.

Op het moment dat Luchthaven Lelystad een functie dient te gaan vervullen, verzoeken wij u vast te houden aan de nachtsluiting van Lelystad Airport tussen 23.00 en 06.00, zoals eerder verwoord in het Aldersadvies Lelystad. Ook zijn vrachtluchten uitgesloten en is er geen sprake van autonome groei van Lelystad Airport

Ook vragen wij u om belangrijke natuurgebieden in de nabijheid van Luchthaven Lelystad, zoals de Natura2000-gebieden de Oostvaardersplassen en de randmeren te ontzien voor extra hinder, uitstoot en deposities. Hiermee wordt voorkomen dat alle winst die daar behaald is op het gebied van flora- en faunabeheer vervolgens verloren gaat.

Wij hechten aan een evaluatie bij 25.000 vliegtuigbewegingen. Deze evaluatie bij 25.000 vliegtuigbewegingen was al eerder in het Aldersadvies Lelystad opgenomen. In deze evaluatie dient gekeken te worden naar de effecten op de invulling van de Flevolandse werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw, de geluidhinder, de bijdrage aan CO₂-uitstoot, stikstof en fijnstof, de verstoring van de natuur, en de bijdrage van luchthaven Lelystad aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord. Wij verzoeken u dit punt over te nemen. Na deze evaluatie zal NMFF opnieuw een afweging maken en standpunt innemen over verdere doorgroei naar 45.000 vluchten.

Wij vragen u om:

- Geen nachtluchten en geen vrachtluchten op Lelystad Airport toe te staan.
- Geen autonome groei van Lelystad Airport mogelijk te maken.
- Geen vluchten toe te staan naar bestemmingen die binnen een straal van 500km rondom Lelystad liggen.

- Lelystad Airport pas te openen als de vergunningen op het gebied van o.a. natuur en stikstof volledig en rechtsgeldig zijn, en pas na inwerking treding herindeling luchtruim.
- Het Aldersadvies Lelystad over te nemen en voor Lelystad Airport een evaluatie te doen bij 25.000 vluchten om de effecten op natuur, klimaat, werkgelegenheid en de leefomgeving in kaart te brengen.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport kan wat ons betreft ook niet als ‘overloopvluchthaven’ voor Schiphol dienen. Wij vragen hierover een duidelijke uitspraak van de Minister, aangezien: “.. de regionale vluchthavens samen met Schiphol intensiever willen samenwerken en voor een systeembenadering pleiten.” Zeker nu uit onderzoek van Van Geel is gebleken dat slechts een klein deel van de passagiers uit de regio komt, zijn wij van mening dat er geen sprake is van een balans tussen de lusten en lasten van deze vluchthaven.

Daarom pleiten wij, samen met omwonenden en plaatselijke milieugroepen, voor beperkte vluchttijden (‘geen vluchten na elfen’), beperking van de hoeveelheid vluchten en voor een focus op zakelijk vliegverkeer. Goede treinverbindingen naar de internationale vluchthavens Schiphol en Düsseldorf maken het mogelijk dat het vliegverkeer op Eindhoven Airport beperkt blijft.

Door de huidige slechte staat van instandhouding van de Brabantse Natura 2000-gebieden is een verdere groei van het vliegverkeer van en naar Eindhoven Airport onverantwoord en onacceptabel. De aanwezigheid van veel (militaire) vliegvelden in de provincie zorgt er momenteel al voor dat Brabant wordt ‘overvlogen’, met alle negatieve gevolgen van dien voor de leefomgeving.

Hoewel de effecten van stikstof op de natuurgebieden wel wordt aangehaald in hoofdstuk 4.5 wordt er nergens in de nota gesproken over faunabeheer rondom vliegvelden. Dit wordt nu overgelaten aan de provincies die dit opnemen in hun nieuwe Omgevingsverordening. De effecten van het faunabeheer moeten ook worden meegenomen in het onderzoek van de Rijksoverheid naar de effecten van de voorgestelde groei van het luchtverkeer op de natuur en de Natura2000-gebieden.

Wij vragen u om:

- Géén nachtvluchten toe te staan op Lelystad Airport en Eindhoven Airport
- Verdere negatieve effecten op Natura2000-gebieden in Flevoland en Brabant (zoals faunabeheer, hinder, fijnstof, stikstof) te voorkomen.

Tot slot

De Corona-crisis heeft ons laten zien dat het anders kan, dat het mogelijk is om in korte tijd grote veranderingen door te voeren. Laten we dit momentum vasthouden en deze kans gebruiken om op een nieuwe manier naar de luchtvaart te kijken, zodat we de positieve effecten van deze wereldwijde crisis vast blijven houden.