

Bezuidenhoutseweg 50  
2594 AW Den Haag  
telefoon (070) 30 40 114  
e-mail info@milieufederatie.nl  
www.milieufederatie.nl

bankrekening 69.52.04.025  
IBAN: NL83 INGB 0695 2040 25  
BIC: INGBNL2A

Directie Participatie  
t.a.v. NRD Luchtvaartnota  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum: 15 april 2019  
Betreft: Zienswijze NRD PlanMER Luchtvaartnota  
Kenmerk: MO 600/19.006

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij willen wij graag gebruik maken van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het planmilieueffectrapport (planMER) voor de Luchtvaartnota.

#### **Denkrichtingen Luchtvaartnota**

Wij ondersteunen het genoemde uitgangspunt in het Regeerakkoord voor het luchtvaartbeleid dat 'slim en duurzaam de kernbegrippen zijn en de focus moet worden gelegd op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen'.

In de NRD geeft u aan dat in de Luchtvaartnota drie denkrichtingen zullen worden uitgewerkt: leefomgeving, klimaat en economie. In de NRD worden deze denkrichtingen kort beschreven. Wij missen in deze denkrichtingen echter de aandacht voor natuur. Het zou het meest voor de hand liggen wanneer dit in het thema leefomgeving aan de orde zou komen, maar op basis van de huidige beschrijving lijkt dit thema zich alleen te richten op de leefomgeving van de mens. De luchtvaart heeft echter ook een majeure impact op natuur. Direct door verstoring, vervuiling (waaronder stikstofdepositie), beperkingen in grondgebruik en faunabeheer waarvan gemeend wordt dat dit nodig zou zijn voor het terugdringen van veiligheidsrisico's. En indirect door bijvoorbeeld de gevolgen van klimaatverandering waaraan de luchtvaart een aanzienlijke en steeds grotere bijdrage aanlevert. Wij verzoeken u om de belangen van natuur alsnog mee te nemen in de denkrichtingen.

#### **Toetskader**

Het voorgestelde toetskader waarmee effecten inzichtelijk moeten worden gemaakt, is een afgeleide van het 'Rad voor de Leefomgeving' dat is aangescherpt voor het luchtvaartbeleid. In dit toetskader missen wij echter nog een aantal onderwerpen:

- Bij het onderwerp natuur missen wij de ruimtelijke mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Dit ruimtelijke aspect is voor bijvoorbeeld woningbouw en recreatie wel meegenomen en dat zou ook voor natuur moeten gelden.

Samen voor een mooi en duurzaam Zuid-Holland.

Ook constateren wij dat nu wel aandacht wordt besteed aan de effecten op beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) maar nog niet aan de effecten op (beschermde) soorten, bijvoorbeeld als gevolg van verstoring. Het effect op soorten zou dus nog toegevoegd moeten worden.

Bovendien zijn nog lang niet alle exacte effecten van verstoring op dieren (zowel binnen als buiten beschermde natuurgebieden) bekend. Op dit gebied is dus in zijn algemeenheid meer onderzoek nodig en in het PlanMER dient rekening gehouden te worden met deze kennislacunes.

Ten slotte missen wij bij natuur de effecten als gevolg van faunabeheer dat wordt uitgevoerd met als doel de veiligheidsrisico's te verkleinen (vogelaanvaringen). Wat zijn bijvoorbeeld de eisen die aan (extra) faunabeheer worden gesteld bij een gewijzigd luchtvaartbeleid? In welke gebieden betekent dit extra inspanningen t.a.v. faunabeheer? Welke alternatieven voor het doden van dieren kunnen worden ingezet ten behoeve van de veiligheid van de luchtvaart? Ook deze effecten zouden volgens ons in beeld moeten worden gebracht en dus worden toegevoegd.

- Bij het onderwerp klimaat missen wij de ruimtelijke mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie. Net als voor woningbouw en recreatie zouden ook op dit vlak de ruimtelijke aspecten beschreven dienen te worden.  
Daarnaast begrijpen wij niet waarom bij het in beeld brengen van de emissies op mondiaal niveau alleen de emissies van vertrekkend verkeer worden meegenomen. Wij verzoek u om alle emissies die gerelateerd kunnen worden aan het Nederlandse luchtvaartbeleid op te nemen in de effectbeschrijving.
- Bij het onderwerp economie missen wij nog de negatieve economische effecten als gevolg van de effecten op de leefomgeving van de luchtvaart. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om toenemende zorgkosten als gevolg van gezondheidseffecten (geluidhinder, luchtkwaliteit), verminderde arbeidsproductiviteit als gevolg van gezondheidseffecten, extra investeringen die nodig zijn om biodiversiteitsdoelen te halen door negatieve effecten op natuur, extra maatregelen die nodig zijn om klimaatdoelen te halen door de CO2 emissies van de luchtvaart etc.  
Bij het aspect 'vestigingslocaties bedrijven' dient niet alleen naar bereikbaarheid gekeken te worden, maar ook naar de kwaliteit van de leefomgeving als onderdeel van het vestigingsklimaat. In de NRD geeft u bij de toelichting op de denkrichting leefomgeving zelf al aan dat de kwaliteit van leven in steeds grotere mate onderscheidend is bij de keuze voor vestiging van internationaal opererende ondernemingen. Geluidshinder en luchtvervuiling hebben hier een negatief effect op en hebben daarom dus ook economische effecten in relatie tot het vestigingsklimaat.  
Wij verzoeken u dergelijke aspecten mee te nemen bij het onderwerp economie. Er zou namelijk een vertekend beeld ontstaan wanneer daar alleen de positieve effecten meegenomen zouden worden.
- Bij het aspect 'waardevolle landschappen' verzoeken wij u om expliciet aandacht te besteden aan stiltegebieden. In de directe omgeving van Rotterdam The Hague Airport ligt bijvoorbeeld het stiltegebied Midden-Delfland. Stilte is een kernkwaliteit van dit landschap, dat tevens is aangewezen als bijzonder provinciaal landschap, maar wordt

door het vliegverkeer aangetast. Wij verzoeken u daarom expliciet aandacht te besteden aan de effecten op stiltegebieden.

U geeft aan dat u het PlanMER niet alleen wilt beperken tot milieu, maar ook de afwegingen in het bredere kader van 'people, planet, profit' hierin in beschouwing wilt nemen. Dit resulteert erin dat ook aspecten als cultuur, sociale samenhang en werkgelegenheid opgenomen zijn in het toetskader. Hiermee lijkt het PlanMER naast het milieueffectrapport tevens een soort maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA) te worden. Wij vinden dit ongewenst omdat hiermee het zicht op omgevingseffecten vertroebeld raakt door dit te vermengen met hele andere effecten. Bovendien vragen wij ons af hoe effecten die vallen onder het thema woonomgeving (sociaal en cultuur) zoals 'verandering in het leren kennen en ervaren van andere culturen en binnen- en buitenland' op een zorgvuldige en objectieve manier in beeld gebracht zouden moeten worden gebracht. Dit zou dan op zijn minst vergeleken moeten worden met andere manieren om bewustwording van cultuur te vergroten zoals het investeren in musea of het versterken van internationaal treinverkeer.

Wij verzoeken u dan ook om een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen thema's en criteria die specifiek gericht zijn op de leefomgeving en dus ook formeel in een PlanMER opgenomen moeten worden en overige thema's die betrekking hebben op overige maatschappelijke effecten. Daarnaast verzoeken wij u om beschrijving van de indirecte effecten met betrekking tot sociaal en cultuur die toch niet op een objectieve wijze in beeld kunnen worden gebracht achterwege te laten.

Wat het beschrijven van de effecten aan de hand van het toetskader betreft, geeft u aan dat het hierbij grotendeels om een kwalitatieve beschouwing gaat op basis van expert judgement. Wij willen u verzoeken om hierbij waar mogelijk in te zetten op een kwantitatieve beschrijving die op transparante en navolgbare wijze tot stand komt. Aangezien in de Luchtvaartnota naast ambitie en strategie ook concrete maatregelen aan de orde gaan komen (blz. 10), moet het op het niveau van concrete maatregelen toch mogelijk worden om van sommige aspecten een kwantitatieve beschrijving te kunnen geven. Een oordeel op basis van de voorgestelde vijfpuntschaal is volgens ons te vaag voor een volwaardig PlanMER. Wanneer voor sommige aspecten toch alleen een kwalitatief oordeel op basis van expert judgement mogelijk zou zijn, dan verzoeken wij u dit zo veel mogelijk te onderbouwen en duidelijk te maken wie de experts zijn die tot dit oordeel zijn gekomen.

### **Overige punten**

In aanvulling op onze opmerkingen op de denkrichtingen en het toetskader hebben wij ook nog een aantal meer algemene opmerkingen:

- Wij verzoeken u om inzichtelijk te maken hoe er in de verschillende beleidsstrategieën geprioriteerd gaat worden tussen de verschillende stromen van luchtverkeer. Daarbij doelen wij niet alleen op het onderscheid tussen civiel en militair verkeer, maar bijvoorbeeld ook op onderscheid tussen commercieel en maatschappelijk luchtverkeer en het onderscheid tussen verkeersstromen die met verschillende luchthavens samenhangen.

- Wij verzoeken u om inzichtelijk te maken in hoeverre voor de verschillende beleidsstrategieën in de praktijk afwijkingen te verwachten zijn van de situatie op papier. Een concreet voorbeeld hiervan is dat momenteel een aanzienlijk deel van de aan Rotterdam The Hague Airport gerateerde vluchten voortijdig van de route afwijkt als gevolg van interferentie met Schiphol verkeer<sup>1</sup>. Dit leidt tot aanzienlijk meer overlast voor omwonenden. Met dit soort situaties zal dus meer vooraf rekening gehouden moeten worden bij het beschrijven van de effecten.
- Wij verzoeken u om per beleidsstrategie ook aan te geven hoe de handhaving eruit zal zien. De mate waarin gehandhaafd wordt is namelijk van invloed op de mate van onzekerheid van de in beeld te brengen effecten. In de huidige situatie schiet handhaving tekort. Zo is bijvoorbeeld door Rotterdam The Hague Airport in het gebruiksjaar 2017-2018 de grenswaarde van een handhavingspunt fors overschreden, maar hebben de naar aanleiding daarvan opgelegde maatregelen voor het huidige jaar alleen betrekking op de verdeling van de gebruikruimte over het jaar, maar worden grenswaarden niet ingeperkt.
- Wij verzoeken u om inzichtelijk te maken wat de uitgangspunten zijn bij het in beeld brengen van te verwachte productie van emissies en geluid en dit te onderbouwen. Tot op welke vlieghoogte wordt bijvoorbeeld uitgegaan van geluidsproductie met gevolgen voor omwonenden van luchthavens? En tot op welke vlieghoogte wordt uitgegaan van stikstofemissies die leiden tot stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden? Ook dient hierbij aangegeven te worden hoe wordt omgegaan met eerder geconstateerde verschillen tussen metingen en berekeningen van geluid: uit de onderbouwing zal moeten blijken dat voorspelde effecten gebaseerd zijn op modellen die gecontroleerd zijn aan de hand van metingen.
- Wij verzoeken u om, wat effecten als gevolg van geluid en emissies betreft, zowel effecten in relatie tot wettelijke normen, streefwaarden (bijvoorbeeld van de WHO) als effecten op zichzelf (dus los van normen en streefwaarden) mee te nemen. Bij dit laatste gaat het onder andere om gezondheidseffecten zoals verloren (gezonde) levensjaren.
- Wij verzoeken u om in de uit te werken beleidsstrategieën ook krimp van de luchtvaart op te nemen. In 2016 stelde de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur in haar advies 'Mainports voorbij' dat het de vraag is of de focus op volumegroei van de Rotterdamse Haven en Schiphol nog wel gerechtvaardigd is en dat dit niet dé motoren van de economie vormen. Er zou dus wat ons betreft gestreefd moeten worden naar een optimum in de balans tussen de effecten van de luchtvaart tussen welvaart en welzijn en het is goed mogelijk dat deze balans in de referentiesituatie al te veel door is geslagen naar welvaart. Om te verkennen of dit optimum ligt bij een beperktere luchtvaart, zou dus ook krimp van de luchtvaart een plek moeten krijgen in de te onderzoeken beleidsstrategieën. Een uitgangspunt kan hierbij bijvoorbeeld zijn dat bestemmingen tot een afstand van 750 kilometer in principe met de trein bereikt dienen te worden<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie To70, Vliegpatronen en Vliegedrag Rotterdam The Hague Airport, 2014.

<sup>2</sup> Zie ook Royal HaskoningDHV, Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden, 2018.

- Wij verzoeken u om aan te geven welke mogelijkheden u heeft om te sturen op een slimme en duurzame luchtvaart met zo min mogelijk hinder (uitgangspunten Regeerakkoord). Een bij de industrie gebruikte strategie hiervoor is het nemen van de best beschikbare technieken als norm. Daarmee bepalen koplopers het tempo van verduurzaming en worden achterblijvers gedwongen om hierin mee te gaan in plaats van andersom. Ook voor de luchtvaart zou een dergelijke strategie toegepast kunnen worden, maar dan moet hier dus wel op gestuurd worden.

Wij verzoeken u vriendelijk om onze opmerkingen naar aanleiding van de NRD mee te nemen in het op te stellen PlanMER.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Natuur- en Vogelwacht Rotta en Midden-Delfland Vereniging,



A.P. Ouwehand,  
Directeur

