

Luchtvaartnota: wens tot voortgezette groei duidelijk, rest nogal vaag en wollig

Wat er aan vooraf ging

Bij de regering en parlement bestaat al lang de wens om over een langere periode naar de toekomst van de luchtvaart te kijken.

In 2020 verscheen de Ontwerp-Luchtvaartnota. In de aanbiedingsbrief dd 15 mei 2020 zei de minister, dat *“kwaliteit centraal moet komen te staan en dat van ongeclausuleerde groei niet langer sprake meer kan zijn”*.

En *“De Luchtvaartnota 2020-2050 is opgebouwd rond vier publieke belangen. Het geformuleerde beleid draagt bij aan de borging van:*

- 1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.*
- 2. Nederland goed verbinden.*
- 3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.*
- 4. Nederland duurzaam.*

De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit de voorgenoemde publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.”

Op zich is deze publieke belangen-insteek met randvoorwaarden goed.

Bij lezing echter van de Ontwerp-Luchtvaartnota bleek de werkelijkheid minder mooi. De clausules zijn zo wazig dat ze in praktijk bijna niet bestaan, waardoor feitelijk de groei door kan gaan. En uit alles blijkt dat dat precies de bedoeling is.

Het Landelijk Burger Beraad Luchtvaart (LBBL, de koepel waarvan BVM2 lid is) en BVM2 hebben elk een zienswijze ingediend. Daarover is eerdere op deze site geschreven onder <https://bvm2.nl/zienswijze-lbbl-en-bvm2-op-concept-luchtvaartnota/>.

Na verwerking van alle zienswijzen (434 verschillende – de Nota van Antwoord telt 204 pagina's) en na het opvragen van extra deskundigeninformatie verscheen uiteindelijk op 20 november de definitieve Luchtvaartnota.

De definitieve Luchtvaartnota – algemeen

Dat is een pakket, bestaande uit een aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer, de Luchtvaartnota 2020 – 2050 zelf, de Uitvoeringsagenda, de Nota van Antwoord, een Kabinetsreactie op enkele deskundigencommissies als de Commissie MER en de Luchtverkeersleiders, een korte “Onderbouwing en evaluatie van het voorstel” op basis van de Comptabiliteitswet, en een opinieonderzoek “Luchtvaart in Nederland” (zie hiervoor <https://bvm2.nl/luchtvaart-minder-populair-onder-nederlanders/>).

In het kader van de Luchtvaartnota, maar als apart document, verscheen het rapport van de commissie-Cohen over participatie en governance in de luchtvaart (zie <https://bvm2.nl/governance-en-participatie-in-de-luchtvaart-een-moeilijk-mengsel/>).

Tevens maakt de minister het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart officieel. Dat is een product van een subtafel van de tafel Mobiliteit bij het opstellen van het Klimaatakkoord. Dit Ontwerpakkoord (nu dus Akkoord) gaat op zijn beurt terug tot het sectorvoorstel (zie

<https://bvm2.nl/co2-actieplan-luchtvaartsector-bruikbare-maatregelen-te-optimistisch-ingeschat-te-onzeker-en-geen-rechtvaardiging-voor-groei/>).

Het indrukwekkende pak papier roept niet een indrukwekkend vertrouwen op. En dat komt omdat de gebreken van de ontwerpnota niet verholpen zijn.

Er wordt bijvoorbeeld geen keuze gemaakt om de netwerkkwaliteit af te schalen – dat is het aantal bestemmingen in het netwerk. Dat is vooral een Schipholwestie. Schiphol is een waterhoofd op het kind Nederland en tevens de prijsvechter onder de luchthavens (vandaar o.a. de slechte arbeidsvoorwaarden). Tegen elke prijs probeert Schiphol een omvangrijk lijnennetwerk in stand te houden met veel bestemmingen, waar de Nederlandse economie weinig aan heeft. Daartoe probeert Schiphol overstappers aan te trekken (transferpassagiers), die helemaal niet in Nederland hoeven te zijn, maar die bijvoorbeeld van Finland over Schiphol naar Madrid vliegen. De keerzijde is dat Schiphol daar een heel dure bagageafhandeling voor nodig heeft en dat omwonenden opgezeadeld worden met veel geluidsoverlast waar Nederland verder nauwelijks wat aan heeft. De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL, ook lid van het LBBL) heeft becijferd dat als men dat beginsel los laat, en als men goedkope prijsvechters afremt, men op Schiphol van 500.000 naar ca 400.000 vliegbewegingen zou kunnen.

Een dergelijke strategische keuze wordt niet besproken. Het kabinet gaat niet verder dan *'dat het een beleidskader gaat ontwikkelen voor de netwerkkwaliteit'*.

Dit is symptomatisch voor de Nota. Het strategische besluit (namelijk om niet te krimpen) is in praktijk al genomen, maar het bijbehorende beleid moet nog uitgevonden worden.

Zo gaat het op veel gebieden ook:

De Luchtvaartnota citeert bijvoorbeeld het bijbehorende PlanMER (blz 72) dat als aan genoemde randvoorwaarden voldaan zou zijn, het aantal vliegbewegingen in heel Nederland zou kunnen groeien van 565000 nu naar 650.000 in 2030 naar 800.000 in 2050. Een groeiverdienmodel heet zoiets.

Alleen, bij die voorwaarden hoort bijvoorbeeld ook een afname van de geluidsoverlast. Veel mensen hebben behoefte aan een tweede geluidsmaat naast de L_{den} , die als manco heeft dat het een jaargemiddelde maat is. Je moet aanvullende normen hanteren voor het aantal pieken en de verdeling daarvan, maar *"Welke aanvullende normering, eventueel variërend per burgerluchthaven, vanuit het publieke belang 'gezonde en aantrekkelijke leefomgeving' geborgd moet worden, wordt nader onderzocht. Dit kost tijd."* (blz49).

Idem dito waar het gaat om normen voor ultrafijn stof en roet, die er nog niet zijn. *"Het Rijk is in overleg met andere partijen over toekomstig beleid voor ultrafijn stof"* (blz 54).

Nog een voorbeeld.

Het kabinet neemt, zoals gezegd, het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart over. Daarmee accepteert het een uitzonderingspositie voor de luchtvaart.

Waar de rest van Nederland in 2050 95% minder broeikasgas mag uitstoten dan in 1990, hoeft de luchtvaart in 2050 maar 50% minder uit te stoten dan in 2005. Hiermee wordt de luchtvaart als bedrijfstak zeer fors bevoordeeld. De ambitie is veel te laag om het Klimaatakkoord van Parijs te halen.

Verder heeft de luchtvaart een specifiek klimaatprobleem dat andere sectoren niet hebben,

namelijk dat emissies op 10 km hoogte tot extra klimaateffecten leiden die niet aan koolstof gebonden zijn. In de Luchtvaartnota worden alleen de CO₂ – effecten meegenomen, terwijl onlangs nog de Europese Commissie in een rapport stelde dat de niet-CO₂ – effecten van de Luchtvaart twee keer zo groot zijn als de CO₂ – effecten.

En de CO₂ – effecten denkt de minister aan te kunnen pakken met alleen maar technische maatregelen, zoals bio- en synthetische kerosine. De Commissie MER vraagt hoe ze dat denkt te doen en wat daarvan de gevolgen elders zijn (Kabinetsreactie deskundigen-commissies blz 5). Het antwoord is een algemeen verhaal zonder de gevraagde informatie.

Samengevat: de minister wil de luchtvaart laten groeien en wil carte blanche waar het om de effecten op omgeving en klimaat gaat. Dus feitelijk Business As Usual met een welwillend sausje.

De definitieve Luchtvaartnota – Eindhoven

Wat er algemeen gezegd is, geldt grosso modo ook voor Eindhoven.

Daarnaast zijn er enkele specifieke zaken.

De minister speelt graag mooi weer met de Proefcasus Eindhoven Airport, waaruit het advies van Pieter van Geel voortkwam. Maar de meest essentiële aanbeveling van Van Geel, nl dat de oppervlakte binnen de 35Ke-geluidscontour in 2030 met 30% verminderd moet zijn, heeft ze tot nu toe consequent geweigerd over te nemen.

Ze heeft Van Geel gevraagd om nog eens naar zijn advies te kijken – dit met de Coronacrisis als argument. Maar het tweede advies van Van Geel is gelijk aan het eerste (plus een tussentijdse evaluatie). Zie <https://bvm2.nl/van-geel-houdt-vast-aan-1e-advies-30-geluidsreductie-voor-eindhoven-airport-blijft-intact/>. In de aanbiedingsbrief van dit nadere advies naar de Tweede kamer wordt vooral die tussentijdse evaluatie in 2026 genoemd en de mogelijkheid om dan die 30% alsnog bij te stellen. Daarmee wordt feitelijk de deur open gezet om onder die verlaging uit te kruipen.

Verder wil de minister de regionale participatie (ook weer zo'n vaag woord) van omwonenden het liefste kanaliseren via de CRO's (wat bij de militaire vliegbasis Eindhoven de COVM heet). En het liefste zag ze die CRO's ook nog eens benoemd door de lokale politiek. Waar dat toe kan leiden bewijst Maastricht, waar de CRO geheel bemenst wordt door leden van of namens de provincie, die tegelijk bevoegd gezag, subsidient, vergunningverlener en vergunningshandhaver is. (Ook de provincie Noord-Brabant zit met meerdere petten op als enerzijds verantwoordelijk voor hoofdlijnen van de ruimtelijke ordening, en (als het aan de minister ligt) met een taak t.a.v. Eindhoven Airport en tegelijk aandeelhouder. Op dit probleem gaat de Luchtvaartnota niet in.) Bij Eindhoven is de door Van Geel voorgestelde structuur Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), die binnenkort van start gaat, anders. De (wettelijk verplichte) COVM is ingebed in een groter geheel. In dat grotere geheel worden de omwonendenvertegenwoordigers niet door de lokale politiek aangewezen.

De Luchtvaartnota beschrijft deze situatie zonder een uitspraak te doen hoe zich die verhoudt tot het CRO-ideaal.

De passage dat *“Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen.”* (blz40) is mooi. Maar ook daar wat toevoegingen die aandacht verdienen. Zoals dat de minister

streeft naar “gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens “ (blz 52) – onduidelijk wat daarvan de gevolgen zijn.

En ook de zin ‘*Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden.*’ (blz71) en “*De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is daarvan voorstander en wil meer regie voeren op deze samenwerking en onderlinge kennisdeling*” (blz 80)” klinkt niet helemaal lekker. Zeker niet omdat Schiphol 51% van de aandelen van Eindhoven Airport heeft. Wim Scheffers en Klaas Kopinga hebben daarover namens BVM2 een brief aan de vaste Kamercommissie van I&W geschreven (zie <https://bvm2.nl/brief-aan-kamercommissie-iw-over-regiefunctie-schiphol/>).

Het is te hopen dat de Tweede Kamer een heleboel aan de Luchtvaartnota verbetert.