

Rondetafelgesprek 16 mei 2019

Bijdrage dr. Ir. L.J.M. Adegeest namens HoogOverijssel en SATL (Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen)

Op uitnodiging van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Effecten van de luchtvaart op de natuur

NRC, 7 mei 2019: het wetenschappelijk panel voor biodiversiteit van de Verenigde Naties waarschuwt, dat de gezondheid van ecosystemen waar wij en alle andere soorten van afhankelijk zijn, sneller verslechtert dan ooit. Wereldwijd zijn we bezig de fundamenteën uit te hollen van economie, levensonderhoud, voedselzekerheid, gezondheid en kwaliteit van leven. Want daar gaat het om wanneer we het hebben over 'biodiversiteit' en 'natuur'. Er worden ook oplossingen aangedragen. Allereerst moeten we de nog resterende natuur beter beschermen. Maar er is ook een fundamentele verandering nodig. Zo stelt het rapport "het beperkte paradigma van economische groei" ter discussie. En dat is, naar mijn mening, precies waar de luchtvaart-schoen knelt.

Het IPCC-rapport over klimaat, ook door de VN, waarschuwt dat veranderingen tijd kosten. Er zal sprake zijn van een na-ijleffect. Zelfs als we nu stoppen met de uitstoot van broeikasgassen, zal de temperatuur nog stijgen. Een soortgelijk na-ijleffect geldt ook voor de natuur.

Is dit nu een kwestie van klimaat-gedram en bangmakerij? Voorspellingen die toch niet uitkomen, linkse boodschappen van milieuactivisten? Nee, het zorgelijke is, dat dit zeer betrouwbare onderzoeken zijn, gebaseerd op harde gegevens. Alles wijst erop dat het echt bijna twaalf uur is en dat we niet simpel door kunnen gaan op de huidige weg. Dit gaat ons dus allemaal aan.

Het is moeilijk exact vast te stellen in welke mate de luchtvaart debet is aan de achteruitgang van de natuur. Wel staat vast, dat de luchtvaart niet op een positieve manier bijdraagt aan de natuur, dat de luchtvaart in Nederland sterk is gegroeid en dat óók in Nederland de natuur zwaar onder druk ligt. Daarbij zijn overmatige stikstofdepositie en lawaai twee van de grote boosdoeners, die de kernwaarden van natuur direct aantasten. Om over de vereiste maatregelen om risico's te mitigeren op vogelaanvaringen boven vogelrijke gebieden nog maar niet te spreken.

RICHTLIJN 2002/49/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD (Richtlijn Omgevingslawaai) inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai stelt: "In het kader van het beleid van de Gemeenschap dient een hoog niveau van bescherming van de gezondheid en het milieu te worden bereikt en één van de na te streven doelstellingen is de bescherming tegen geluidshinder. In het Groenboek over het toekomstige beleid inzake de bestrijding van geluidshinder omschrijft de Commissie geluidshinder als een van de belangrijkste milieuproblemen in Europa."

Wij moeten constateren dat de overheid geen kartering heeft gedaan van de geluidsbelasting in Nederland voor de luchtvaart als geheel. Vliegtuigen van en naar Schiphol, Eindhoven, Rotterdam, Eelde en Maastricht vliegen kriskras over Nederland. General Aviation en militaire vluchten komen daar nog bij. Alleen voor het deel van Schiphol zijn geluidskaarten gemaakt. Cumulatie van geluid leidt ertoe dat de geluidsbelasting in grote gebieden veel hoger is dan wat gerapporteerd wordt. En straks moeten het Lelystad-verkeer daar nog doorheen.

Hieraan voeg ik specifiek voor Lelystad Airport toe, dat die luchthaven mijns inziens moet worden aangemerkt als een 'belangrijke luchthaven' in de zin van de Richtlijn Omgevingslawaaï. Dit betekent op grond van de omgezette regels uit die richtlijn in titel 8A.4 van de Wet luchtvaart dat er in feite ook al voor Lelystad geluidsbelastingkaarten en een actieplan had moeten worden vastgesteld om het vliegtuiglawaai voor nu en in de toekomst te beteugelen en te verlagen. Hoewel die documenten zijn bedoeld voor de bescherming van de mens, zijn die ook indirect van invloed op de geluidsbelasting van de natuur. Het staat vast dat de berekende geluidsbelasting te laag is (zie ook zienswijze SATL) o.a. door het niet beschouwen van cumulatie van vliegtuiggeluid. Het is vrijwel zeker dat een acceptabele grenswaarde voor stilte- en stille gebieden nu al worden overschreden. Daar moet het Lelystad verkeer nog bij worden opgeteld. Nader onderzoek naar de effecten hiervan op de verstoringsgevoelige soorten is dan ook vereist.

Volgens IATA en ICAO zal de luchtvaart de komende decennia wereldwijd jaarlijks tussen de 4,2% en 5,6% groeien. Voor Europa wordt een groei van 2,3% verwacht. Het gaat hierbij om conventionele door kerosine aangedreven vliegtuigen. Omdat deze volumeontwikkeling hoe dan ook groter is dan de mogelijke jaarlijkse efficiencywinst, zou dit leiden tot een exponentiele toename van emissies en herrie. Technologische perspectieven om bij zo'n groei natuur, leefomgeving en klimaat nog te redden zijn niet in zicht.

Zo zou elektrisch vliegen stiller moeten worden en minder uitstoot geven, maar is dit realiseerbaar?

- Een A380 heeft 230 MW vermogen nodig om op te stijgen. Dit is gelijk aan het vermogen van de elektriciteitscentrale in Geleen.
- De veel kleinere B737 heeft nog steeds 48 MW nodig om op te stijgen.
- Een elektromotor kan 1 tot 5 MW leveren....

De autoindustrie is al jaren aan het elektrificeren. In 1997 kwam de eerste hybride auto op de markt, de Toyota Prius. Op 1 januari 2019, 22 jaar later, was pas 1,6 procent van alle personenauto's in Nederland een elektrische auto met stekker (CBS, <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/19/aantal-volledig-elektrische-auto-s-verdubbeld>). De meest snelle uitvoering van de Tesla S heeft een maximaal vermogen van 773 PK oftewel 0,57 MW (opgave Tesla), een fractie van wat nodig is om te kunnen vliegen.

Om op grote schaal elektrisch te kunnen vliegen, moeten de ontwerpen van vliegtuigen dus helemaal op de schop. Het is dan ook zeer twijfelachtig of grootschalig elektrisch vliegen überhaupt een serieuze oplossing kan worden. Gezien de toestand van natuur en klimaat mogen we naar mijn mening daar dan ook geen voorschot op nemen.

In een poging de nadelige effecten op het klimaat te beperken, kijkt de luchtvaartsector ook naar biobrandstof en CO₂-compensatie elders. Deze oplossingen zijn in directe concurrentie met biodiversiteit (natuur) en voedselvoorziening, en daardoor slechts beperkt beschikbaar. Andere alternatieven zijn synthetische brandstof en waterstof. Productie ervan kost veel energie: productie van 1 kJ energie in de vorm van waterstof kost 4 kJ. Mooi als opslag van energie in tijden van overschot, maar niet toepasbaar voor vliegen op grote schaal.

Terwijl de natuur steeds zwaarder belast wordt en miljoenen bewoners aantoonbaar steeds meer hinder ondervinden van akoestische en andere vervuiling, is duidelijk dat klimaatverandering een halt toe roepen alleen kan door een rem te zetten op de groei van de luchtvaart (Trouw, 18 november 2018). Dit weten we, maar toch worden er uitvluchten gezocht om de luchtvaart te ontzien. Ik kan het niet anders noemen.

Zo zegt het NLR in een interview met de Telegraaf, 10 mei 2019: “Breek weg uit die complexe contourplaatjes en kijk hoe je de leefomgeving kunt verbeteren, zodat de herriebeleving afneemt. Door bijvoorbeeld huizen slimmer te bouwen met andere geluidsreflecties en minder absolute decibellen. ... Participatie, oftewel praten met elkaar over welke overlast je nu werkelijk ondervindt, brengt je al snel tot mogelijke oplossingsrichtingen. ... Kortom: leg de focus rondom luchthavens meer op het verhogen van de kwaliteit van leven dan alleen op de kille cijfertjes”.

Hier wordt een 180-graden draai gemaakt in de geluidsdiscussie: decennialang wordt met steeds geavanceerdere modellen de geluidsruimte berekend, vastgelegd in luchthavenbesluiten en op slimme manieren gebruikt om te luchtvaart te laten groeien. Steeds meer bewoners rond vliegvelden en onder vliegroutes moeten lijdzaam ervaren hoe normen worden opgerekt, hoe handhaving faalt, hoe vliegroutes en startprocedures worden aangepast, hoe gezondheidsadviezen van de WHO over geluid, fijnstof en ultrafijnstof worden gebagatelliseerd en hoe de natuur wordt ontdaan van haar stilte.

Nu onomstotelijk is aangetoond dat de gebruikte geluidsmodellen niet deugen en de werkelijke geluidsbelasting veel hoger is dan berekend, wordt bewoners gevraagd niet te veel waarde te hechten aan de “kille cijfertjes”, maar in plaats daarvan fors te gaan isoleren en er meer over te praten. Maar wat schieten natuur en klimaat hier mee op?

Vlak daarvoor nog, 18 april, bracht het Rli een advies uit aan de minister over de luchtvaart. Een van de aanbevelingen was: strikte handhaving en sanctionering, om het vertrouwen van de burger te herstellen. Twee andere adviezen: zorg dat de vervuiler betaalt, en ontwikkel een nationaal klimaatbeleid voor de luchtvaart met reductiedoelen voor CO₂-uitstoot. Ik wil u oproepen hier serieus werk van te maken.

En dan blijkt deze week uit een nog ongepubliceerd rapport van de Europese Commissie, dat het belasten van vliegen leidt tot minder vliegen en daardoor minder uitstoot, maar dat het de economie als geheel niet schaadt (Trouw, 13 mei 2019). En daar ligt dus een oplossing.

Het werkelijke vraagstuk is mijns inziens: welke keuzes moeten we maken om onze planeet leefbaar te houden en netjes achter te laten voor het nageslacht. Daarbij kan het begrip brede welvaart richtinggevend zijn. “Welvaart is breder dan alleen materiële vooruitgang (welstand en productiegroei). Bij welvaart gaat het ook om aspecten van sociale vooruitgang (welzijn en sociale cohesie) en een goede kwaliteit van de leefomgeving (ruimtelijke en milieukwaliteit)”, aldus het CBS.

Ten slotte nog een paar woorden over Lelystad Airport. Nederland heeft al een van de uitgebreidste netwerken met de rest van de wereld. Een paar extra verbindingen levert economisch weinig meerwaarde op voor Nederland. Een eventuele opening van Lelystad Airport zou betekenen: nog meer vliegverkeer, laagvliegend over nu nog stille delen van Nederland, nog meer uitstoot, nog meer herrie.

De aan- en uitvliegroutes naar Lelystad Airport zijn ontworpen over bijna 30 van de 60 Natura-2000-gebieden in Noord- en Oost-Nederland. Al deze prachtige en eeuwenoude wetlands, beekdalen en schrale heidegronden, waar we nog de gedempte roep van de roerdomp en de ratelende zang van de nachtzwaluw kunnen horen, krijgen straks te maken met vliegtuigherrie. Onze natuur en onze natuurbeleving in Noord- en Oost-Nederland zal daardoor drastisch in waarde verminderen. Denk aan de Weerribben, de Sallandse Heuvelrug, de Veluwe. Ik vraag me af: waarom wordt vliegen zoveel belangrijker gemaakt dan deze prachtige natuur? Welke beoordelingscriteria worden hier gebruikt?

En dit alles met de studies voorhanden, die uitwijzen dat een reële beprijzing van vliegen de vraag naar vliegverkeer zal doen afnemen. Hierdoor wordt de druk op Schiphol verminderd en Lelystad Airport overbodig. De economie als geheel leidt er niet onder, en natuur, leefomgeving en klimaat worden niet verder verslechterd. Ik zou zeggen: een ware win-win-win-win situatie.

Het besluit voor Lelystad Airport is genomen onder de Crisis- en herstelwet (Chw) uit 2010. Hierdoor behoefde de milieueffectbeoordeling minder diepgaand te worden verricht dan op grond van de Wet milieubeheer doorgaans is vereist. Wat daar van zij, diezelfde Chw kan worden ingezet om vernieuwende en duurzame projecten in het kader van vervoer te stimuleren. Hiermee zou Nederland een voortrekkersrol kunnen spelen om met een Chw 3.0 de crisis op het gebied van natuur en milieu te stoppen en de kwaliteit van de leefomgeving te herstellen.