

Adviescommissie: Luchtvaartnota kabinet is te vaag om gevolgen voor milieu te kunnen bepalen

Luchtvaart Tegenvaller voor het kabinet: de milieueffecten van zijn luchtvaartnota zijn volgens onafhankelijke adviseurs niet te beoordelen. „Er ligt huiswerk voor de minister.”

- [Mark Duursma, 27 juli 2020](#)

Het is niet mogelijk de milieueffecten van de Luchtvaartnota te beoordelen. Deze kabinetsvisie op de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland tot 2050 bevat daarvoor te weinig concrete doelen of maatregelen. Het milieueffectrapport over de Luchtvaartnota schiet daarom tekort.

Dat constateert de Commissie m.e.r. in [een maandag gepubliceerd advies](#). De onafhankelijke [Commissie m.e.r.](#) beoordeelt of de milieueffecten van een voorgenomen besluit met grote milieugevolgen goed zijn beschreven in een wettelijk verplicht milieueffectrapport (MER). De commissie is zeer kritisch over het MER voor de Luchtvaartnota, en over de relatie tussen MER en nota. De twee documenten sluiten volgens de commissie niet op elkaar aan. Het advies is een nieuwe tegenslag voor het luchtvaartbeleid van minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat, VVD). Zowel de vertraagde opening van Lelystad Airport als de beoogde groei van Schiphol liggen onder vuur, met de coronacrisis als complicerende factor. Ook de politieke besluitvorming over hoe het op lange termijn moet met de luchtvaart loopt nu waarschijnlijk vertraging op.



Ruim 400 reacties

De [ontwerp-Luchtvaartnota is op 15 mei](#) door de minister naar de Tweede Kamer gestuurd. Inmiddels ontving het ministerie ruim 400 reacties ('zienswijzen') van burgers, overheden, organisaties en bedrijven over de kabinetsvisie. Volgens de planning zou de Luchtvaartnota in het najaar in de Kamer worden besproken en eind dit jaar worden vastgesteld.

Al eerder was er kritiek op het MER, dat in opdracht van het ministerie is opgesteld door kennisinstituut NLR en adviesbureaus Royal HaskoningDHV en Buck Consultants International. Op 13 juli [constateerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#), een onafhankelijk onderdeel van het ministerie, dat het MER geen goed beeld geeft van de economische effecten. Het abstractieniveau is te hoog om er conclusies aan te kunnen verbinden.

De Commissie m.e.r. vindt het rapport ook te abstract en slecht onderbouwd, maar mist vooral het verband tussen nota en MER. Omdat de nota zich beperkt tot 'procesafspraken' valt er nog niets te zeggen over de gevolgen daarvan voor natuur, milieu, gezondheid en hinderbeperking. Uit het advies: „Aanvullend milieuonderzoek is pas zinvol wanneer de overheid besluit om

meer concrete doelen uit te werken en vervolgens bijpassende maatregelen te kiezen.”

Huiswerk voor minister

„Er ligt huiswerk voor de minister door dit advies”, zegt Harry Webers, plaatsvervangend voorzitter van de Commissie m.e.r. en voorzitter van de zes leden tellende werkgroep die het advies schreef. Aanpassen van het MER heeft volgens hem niet zoveel zin. „Daar wordt de nota niet concreter van.” Het is aan de minister om te bepalen of er een nieuw MER moet komen, aldus Webers. „Wij zeggen alleen: op basis van deze nota en dit MER kun je geen weloverwogen politiek besluit nemen over de toekomst van de luchtvaart in Nederland.”

Het accent van het MER ligt op de economie, constateert Webers. „Dat is opvallend. Je zou meer aandacht voor het milieu verwachten. Een aparte maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de economische effecten was wellicht beter geweest.” Drie hoogleraren die het MER op verzoek van het KiM beoordeelden trokken dezelfde conclusie.