

# Laagvliegroute **NEE!**



## **Vraag 1: In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Wat vindt u van deze maatregelen?**

Het is goed dat er in de volle breedte maatregelen worden genomen en dat die ook integraal en gebiedsgericht worden bekeken en uitgevoerd. Echter: "Voor de luchtvaartemissies in Nederland worden de aanpak en maatregelen uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daarop volgende Luchthaven-besluiten". Door de luchtvaart buiten het akkoord te houden, is de luchtvaart niet gebonden aan het gestelde doel "om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen".

De integrale en gebiedsgerichte aanpak wordt feitelijk "onderuit gehaald" door het creëren van een uitzonderingspositie voor de luchtvaart. De luchtvaart richt zich voortdurend op verdere groei en heeft nog niet intrinsiek de transitie gemaakt naar een andere bedrijfsmodel, waarin een "duurzamere" balans is gevonden met de leefomgeving. Door de luchtvaart niet in het SLA op te nemen en er vanuit te gaan, dat de verbetering van de luchtkwaliteit wel in de Luchtvaartnota of in een Luchthavenbesluit wordt geregeld, is een utopie. Zo lijkt – voor zover nu bekend - in de concept-Luchtvaartnota geen scenario van gematigde krimp (om de uitstoot van emissies te verminderen) te worden opgenomen. De in de concept-Luchtvaartnota en in Luchthavenbesluiten genoemde "oplossingen" – voor zover al iets wordt gezegd - zijn boterzacht. Hierdoor gaat de ongewenste situatie ontstaan, dat alle partijen m.u.v. de luchtvaart zich sterk inspinnen om de emissies te verminderen terwijl de groei gedreven luchtvaart een steeds groter aandeel in de emissies gaat krijgen. Derhalve is het niet in het SLA meenemen van de luchtvaartsector onbegrijpelijk en ongewenst. Wij dringen er met klem op aan deze fout te herstellen.

## **Vraag 2: Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?**

Belangrijk is om ook maatregelen te nemen die zijn gericht op het gedrag van bedrijven en mensen. Is wat we produceren echt nodig? Is het transport echt nodig en moeten we alles binnen een dag hebben? Een gedragsverandering over weekendjes weg met het vliegtuig, het hele jaar aardbeien van elders en allerhande plastic (weg)werpartikelen uit China etc. moet in beweging worden gezet.

## **Vraag 3: Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?**

Een behoorlijk deel van wat in Nederland wordt geconsumeerd en getransporteerd, wordt elders geproduceerd. Het valt aan te bevelen om a. de transportprijzen zo te verhogen dat het niet meer loont en b. bijv een keurmerk in te voeren over de wijze waarop een artikel is geproduceerd. Het heeft weinig zin dat we van alles importeren vanuit plaatsen elders waar de luchtkwaliteit geen onderwerp is.

## **Vraag 4: Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?**

Periodiek informeren en de mogelijkheid bieden om via echte participatie tussentijds bij te stellen. De Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) uitnodigen inhoudelijk visies op

luchtvaart en de waarden van de leefomgeving toe te lichten en deze bij de beleidsvorming te betrekken.

**Vraag 5: Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?**

Zolang we blijven inzetten op voortdurende economische groei, wordt iedere vooruitgang in kwaliteit vroeg of laat teniet gedaan. Schone lucht staat niet op zichzelf, maar staat voor een andersoortige levensstijl of economie, die wél op kwaliteit van leefomgeving is gericht. Het alleen bij “technische maatregelen” voor een betere luchtkwaliteit houden, gaat op termijn niet werken.

HoogoverWezep  
Koningin Wilhelminalaan 11  
8091 AP Wezep