

Antwoord op 1:

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 dit 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 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 inspannen 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.

Antwoord op 2:

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 etc. moet in beweging worden gezet. De veelvuldige vrachtluchten naar en uit China moeten drastisch worden teruggebracht.

Antwoord op 3:

Een behoorlijk deel van wat in Nederland wordt geconsumeerd en getransporteerd, wordt elders geproduceerd. Het is aanbevelingswaardig om de transportprijzen zo te verhogen dat het niet meer loont én 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. Daarnaast dient er te worden ingezet op méér producten uit eigen land te consumeren waardoor de veelvuldige vliegbewegingen die hierdoor onnodig worden, kunnen worden teruggebracht.

Antwoord op 4:

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.

Antwoord op 5:

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.