

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
T.a.v. de Minister, mw. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
VIA INTERNET

Amsterdam, 30 september 2019
Zienswijzen ontwerp-NOVI Milieudefensie, 30 september 2019
Contactadres: jacqueline.mineur@milieudefensie.nl

Geachte mevrouw Ollengren,

Algemeen

In grote lijnen is Milieudefensie blij met de opzet en inhoud van de eerste Nationale Omgevingsvisie. De inbreng van maatschappelijke organisaties, zoals Milieudefensie en andere milieuorganisaties, is gehoord en heeft een duidelijke plaats gekregen.

In de visie is een streven verwoord naar evenwicht tussen economie en de draagkracht van de aarde. Dat dat nodig is, bleek juist afgelopen week uit massale stakingen en demonstraties, ook in Nederland, vanwege bezorgdheid over klimaatverandering en de gevolgen daarvan.

De NOVI maakt het in principe mogelijk om de doelstellingen van het Klimaatverdrag van Parijs en het Klimaatakkoord na te leven: zij schept daarvoor de ruimtelijke randvoorwaarden. Terecht zijn de energietransitie en de verduurzaming van praktisch alle sectoren van de maatschappij als koersbepalende coördinaten opgenomen. Een gezonde en veilige leefomgeving voor iedereen is terecht een belangrijk uitgangspunt in de visie. De nevensgeschikte nationale belangen, de vier prioriteiten en drie afwegingsprincipes zoals nu geschetst, lijken een juist kader aan te geven voor toekomstige plannen en besluiten over de leefomgeving.

Praktijkervaringen

Het bewijs dat dit nieuwe instrument inderdaad werkt moet uiteraard in de praktijk nog worden geleverd, zoals in de uitvoeringsagenda, de regioagenda's en de invloed van het nationale beleid op dat van andere overheden. Ook zal de integrale aanpak van ontwikkelingen in de loop van de tijd beter verankerd kunnen worden, omdat daar de komende tijd ervaring mee wordt opgedaan. Wat dat betreft zijn we vast benieuwd naar de volgende versie van de NOVI.

Verbeterpunten

Er zijn nog enkele punten die voor verbetering vatbaar zijn. Wij verzoeken u om deze bij de definitieve versie van de NOVI te betrekken.

1. Belangrijke ontwikkelingen ten onrechte uitgezonderd

a. Schiphol en andere luchthavens

Sommige belangrijke keuzes, die van nationale omvang zijn, worden uit de NOVI gehouden, zoals de

beslissing over de ontwikkeling van Schiphol. Die keuzes worden pas in de Luchtvaartnota en de Luchtvaarthervorming gemaakt. Dit is niet juist, want "In de trajecten van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimhervorming worden keuzes gemaakt die relevant zijn voor de luchtvaart zelf, maar ook voor klimaat, gezondheid, veiligheid, economie en ruimtegebruik op de grond." (p. 72).

Nu de NOVI is bedoeld om integraal beleid vast te stellen is het contraproductief om grote gebieden daarbuiten te houden, juist omdat de keuzes over luchthavens de rest van het land beïnvloeden.

In par. 2.4 is opgemerkt dat uitstekende luchtvaartverbindingen nodig zijn voor goederen en personen. Gezien de grote milieubelasting, hinder voor de leefomgeving, uitstoot van broeikasgassen, additioneel klimaateffect door wolkenvorming, en effecten op beschermde natuur, waarvan de maatschappelijke kosten niet zijn berekend in de prijs van het transport, heeft de luchtvaart grote nadelen voor de maatschappij. Krimp van het aantal vliegkilometers is onafwendbaar. De overheid kan en moet daar via het omgevingsbeleid een rol in spelen.

Milieudefensie dringt erop aan dat in plaats van investeringen in de luchtvaart ingezet wordt op sterke verbetering van treinverbindingen en andere meer duurzame manieren van continentaal vervoer, naast verbetering van (inter)continentale communicatiemogelijkheden.

De volgende zin in par. 2.4 moet daarom worden gewijzigd.

".. De CO₂ -uitstoot van het vliegverkeer is in 2050 duidelijk verlaagd. Te denken valt aan efficiëntere luchtverkeersroutes, zuinigere vliegtuigen, synthetische kerosine en (deels) elektrisch vliegen."

Dit moet worden:

".. De CO₂ -uitstoot van het vliegverkeer is in 2050 in overeenstemming met de ambitie om de klimaatverandering binnen anderhalve graad te houden. Door minder te vliegen en door de resterende luchtvaart emissieloos te laten zijn¹. Te denken valt aan efficiëntere luchtverkeersroutes, zuinigere vliegtuigen, synthetische kerosine en (deels) elektrisch vliegen."

b. Stijging zeespiegel

Ook ontbreekt een doorkijk naar de periode na 2050. Dat is een groot gemis, in verband met de steeds onheilspellender rapporten over de zeespiegelstijging en de gevolgen voor Nederland op de lange termijn. Grote, dichtbevolkte, en economisch belangrijke delen van Nederland zullen naar verwachting onbruikbaar worden. Hoe verhoudt zich dat bijvoorbeeld met het idee van drie clusters van energieintensieve industrie aan de kust? Zou het niet verstandiger zijn om hoger en droger te investeren? Moet de overheid niet nu al na gaan denken over verplaatsing van stedelijk gebied naar het oosten van het land? Dit wordt bijvoorbeeld geadviseerd door stedenbouwkundige Co Verdaas en ook door klimaatwetenschappers².

Hoe meer duidelijkheid wordt gegeven over de gevolgen van de zeespiegelstijging, en ook over de bijbehorende kosten, hoe groter het draagvlak zal zijn voor maatregelen die (wereldwijd) genomen moeten worden om het broeikas effect te beperken. "Niet alles kan", om met de commissie Remkes te spreken.

1 <https://www.transportenvironment.org/publications/roadmap-decarbonising-european-aviation>

2 De zeespiegelstijging is een groter probleem dan we denken. En Nederland heeft geen plan B. VN 7 februari 2019, R. Schuttenhelm.

Trouw, 10 augustus, Co Verdaas, hoogleraar gebiedsontwikkeling TU Delft en dijkgraaf Rivierenland
<https://www.trouw.nl/opinie/door-klimaatverandering-ontkomt-nederland-niet-aan-harde-ingrepen~bcbbf8c6/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F>,

2. Niet alleen achteraf toetsen maar pro-actief sturen

Op p. 126 staat dat de meeste toetsingen op het bereiken van de gestelde doelen in het nieuwe stelsel achteraf zullen plaatsvinden. Als de door het Rijk gestelde omgevingswaarden uit de Omgevingswet niet worden gehaald, zal een verplicht programma worden opgestart. Op die manier is echter niet te voorkomen dat onherstelbare schade ontstaat, bijvoorbeeld aan de natuur. De regering moet waarborgen dat schade, ook dreigende schade!, tijdig wordt ontdekt en dat tijdig wordt gereageerd op ongunstige ontwikkelingen. Zoals uit het PAS-debacle blijkt is een programma niet altijd de beste en de snelste oplossing. Integendeel: de PAS heeft tot veel verlies aan natuurwaarden en biodiversiteit geleid. Uit het advies van de commissie Remkes blijkt wel dat herstel daarvan nu onvermijdelijk is. Een dergelijke handelswijze moet in het vervolg uiteraard worden voorkomen.

3. Duurzame mobiliteit

Milieudefensie is het eens met de nadruk die wordt gelegd op een gezonde en veilige leefomgeving, zoals beschreven in par. 2.3 over het toekomstperspectief Kwaliteit van leven in stad en dorp:

“De luchtkwaliteit is sterk verbeterd ten opzichte van nu, de geluidhinder afgenomen, de omgevings-, verkeers- en sociale veiligheid zijn vergroot.”

Dit strookt met wat in par. 2.4 over Nabijheid en betrouwbare verbindingen is opgenomen over bereikbaarheid:

“We hebben een hoogwaardig en samenhangend stedelijk, regionaal en hoofdnetwerk (weg en OV), een goed ontwikkeld netwerk voor lopen en fietsen ...”.

Maar de borging hiervan ontbreekt: leg hier dan ook vast dat er flink in OV, fiets en deelsystemen moet worden geïnvesteerd en leg dat vast in de Uitvoeringsagenda.

In deze paragraaf staat ook: “Gezien de verwachte (prijs)ontwikkelingen is het waarschijnlijk dat het overgrote deel van de verplaatsingen in Nederland in 2050 per (zelfrijdende) auto gebeurt.” Uit de tekst blijkt niet dat de rijksoverheid hierbij enige sturende rol op zich zal nemen. Wij zien dat wel als een taak van het rijk: het bezit en gebruik van alle energiegebruikende auto's moet zoveel mogelijk worden beperkt en vervangen door OV, fiets, lopen en deelsystemen. Het gebruik van waterstof als brandstof voor personenauto's is onzinnig.

Met het bevorderen van lopen en fietsen zou de regering overigens twee nationale vliegen in een klap slaan, gezien de gunstige effecten die dat blijkt te hebben op de gezondheid (prioriteit 3)³. Wij sluiten ons wat dit betreft aan bij de zienswijze die is ingediend door de Fietsersbond.

De bereikbaarheid van mensen is de belangrijkste reden om mobiliteitsbeleid te voeren. Het beleid zou dus gericht moeten zijn op het verbeteren van de bereikbaarheid voor iedereen. Diverse manieren om dit te bereiken zijn genoemd in de NOVI, zoals verdichting. Bestemmingen liggen daardoor dichterbij en meerdere modaliteiten zijn beschikbaar. Investeren in wegen levert een marginale verbetering voor een groep die al een uitstekende bereikbaarheid heeft. Dat is geen eerlijk mobiliteitsbeleid. Daarom verzoeken wij u op te nemen in de NOVI dat alle mensen essentiële bestemmingen goed moeten kunnen bereiken.

3 <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/9/24/de-relatie-tussen-gezondheid-en-het-gebruik-van-actieve-vervoerwijzen>

4. Luchtkwaliteit

In de toelichting op de NOVI, p. 91, staat dat gestreefd wordt naar de WHO-normen. Dat moet natuurlijk in de NOVI zelf komen te staan, op p. 24 en 367: "Overall wordt in 2025 voldaan aan de gezondheidswaarden van de WHO. "

5. Duurzame energie

a. Waterstof

In paragraaf 2.2. over Duurzaam, concurrerend en circulair wordt terecht waterstof genoemd als alternatief. Waterstof is vooral geschikt voor industrieel gebruik.

Uiteraard zijn vergunningvoorschriften nodig om een en ander veilig uit te voeren en gelden vanzelfsprekend de grenzen voortvloeiend uit de Vogel- en Habitatrictlijn, de Kaderrichtlijn Water en daarop gebaseerde wetgeving.

b. Biomassa

Hier en daar wordt biomassa genoemd als grondstof voor de circulaire economie (p. 45, 47, 106). Het is niet duidelijk of daarmee ook biomassa ten behoeve van mestvergisters wordt bedoeld. Als dat de bedoeling is, dan geldt in elk geval de voorwaarde dat er niet meer mest vergist moet en kan worden dan er mest overblijft vanuit de circulaire landbouwsystemen. Daarnaast moet worden voorkomen dat woongebieden voor hun energie aangewezen blijven op intensieve veehouderij in combinatie met mestvergisters.

Verder kan over biomassa als brandstof, zeker houtige biomassa, niet worden gezegd dat dit klimaatneutraal is. Voor het bereiken van de klimaatdoelen kan dat dan ook niet zo worden meegeteld. De NOVI is er niet duidelijk over of biomassa ook op die manier gebruikt kan worden. Wij verzoeken hierover duidelijkheid te scheppen.

c. Restwarmte van industrie

Warmtenetten moeten alleen worden aangelegd op plaatsen waar op de lange termijn hernieuwbare energie beschikbaar is (zoals geothermische warmte), of komt, bijvoorbeeld door het overschakelen op hernieuwbare bronnen. Afhankelijkheid van energieintensieve fossiele industrie voor gebruik van restwarmte moet worden voorkomen. Te denken valt over een belasting op restwarmte die wordt geloosd en/of een verplichting om restwarmte gratis af te staan voor warmtenetten. Op die manier betaalt de industrie de rekening en wordt het geen verdienmodel.

Combineer dit ook met isolatie van woningen, anders blijven bewoners opgezadeld met een hoge energierekening. Pas de trias energetica toe.

d. Emmen

Chemical Cluster Emmen wordt genoemd als een van de meer inlandig gelegen industriële clusters. In de NOVI is nog geen link gelegd met de mogelijkheid om dit gebied te concentreren op het gebruik van duurzame grondstoffen, zodat bijvoorbeeld een bio-based Chemical Cluster ontstaat.

Hoogachtend,



A.D. Pols,
Directeur