

Inbreng AO luchtvaart 26 juni 2018: checklist luchtvaartnota

Geachte leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,

De urgentie om de klimaat- en gezondheidsschade door de luchtvaart terug te brengen is groot. Terwijl andere sectoren een plan uitwerken om de emissies te halveren en naar 0 emissie in 2050 over te gaan, dreigt de klimaatschade van de luchtvaart in Nederland de komende jaren te verdubbelen.

We moeten nu echt plannen en acties uitwerken om de luchtvaartontwikkelingen te verenigen met de klimaatopgave. Mede dankzij het verzoek van uw kamer begint de 'luchtvaarttafel' binnen het klimaatakkoord op 25 juni. Ook heeft uw kamer een motie (Kamerstuk 29665, nr. 305) aangenomen waarin wordt opgeroepen om alle klimaateffecten van de luchtvaart mee te nemen in de luchtvaartnota 2020-2040. Op dit moment is nog onduidelijk of en hoe aan deze motie invulling wordt gegeven.

Ons verzoek; vraag de minister om:

- *de klimaat- en duurzaamheidsopgave voldoende in de luchtvaartnota op te nemen. Op p. 2 staat hiervoor een checklist die u kan gebruiken.*
- *De luchtvaartnota te verbreden naar een internationale bereikbaarheidsnota waarin klimaat- en milieuvriendelijkere alternatieven zoals (HSL)spoorverbindingen voor afstanden tot 750 kilometer en online conferenzen een belangrijk rol kunnen spelen*
- *Geen uitbreidingsplannen (Lelystad, Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Eindhoven etc.) toe te staan zolang de luchtvaartnota niet is afgerond. Verdere groei is niet verantwoord zonder concreet plan om de klimaat- en gezondheidsschade van de luchtvaart voldoende te laten afnemen.*

Checklist voor een duurzame luchtvaartnota:

Een duurzame luchtvaartnota:

- ✓ Beperkt duurzaamheid niet tot geluidshinder; maar neemt gevolgen voor klimaat, gezondheid en natuur integraal mee.
- ✓ Kijkt naar de totale milieu-impact; dus ook de CO2 emissies buiten de landing en start. En ook naar de niet CO2 klimaateffecten en naar gezondheidsrisico's zoals ultrafijn stof waarvoor nog geen wettelijke norm is vastgesteld.
- ✓ Bevat een beleidsscenario en actieplan voor een emissieloze luchtvaart in 2050 en voor een afname van de klimaatemissies op korte termijn. Een goede eerste stap is om ook de klimaatemissies van de luchtvaart van Nederlandse luchthavens in de 50-50 regel op te nemen.
- ✓ Bevat concrete maatregelen en budget voor technologische oplossingen, maar is tegelijk realistisch over de mogelijke bijdrage van technische oplossingen. Tussen 2020 en 2035 is groei van de luchtvaart niet verenigbaar met klimaatdoelen.
- ✓ Zorgt ook voor forse vermindering gezondheidsrisico's; dus minder geluidsoverlast en ultrafijnstof.
- ✓ Zet in op ambitieus beleid in de EU, ICAO (UN luchtvaartorganisatie) en via bilaterale afspraken. Maar neemt ook eigen verantwoordelijkheid en maatregelen voor de klimaatemissies vanaf Nederlandse luchthavens.
- ✓ Is het product van een open en transparant proces. Het is tijd voor een open discussie: wat is het mainport-belang van Schiphol voor de Nederlandse economie? Zijn de milieu-, gezondheids- en klimaateffecten inzet op maximale groei van voornamelijk 'pret' vluchten waard? Of zijn er betere manieren voor de overheid om de bereikbaarheid, werkgelegenheid en welvaart te stimuleren?
- ✓ Is verbreed tot een internationale reisnota. Zet daarbij o.a. in op internationale trein op de korte afstanden, maar voorkomt vervanging van vrijkomende slots door intercontinentale vluchten met een nog grotere klimaatimpact.
- ✓ Stimuleert eerlijke beprijzing van vliegen en beëindigt en/of compenseert de belastingvrijstellingen met een ticketbelasting en bijvoorbeeld brandstof toeslag.
- ✓ Bevat een plan-MER dat sturing en kader geeft voor toekomstige MER's voor luchthavenbesluiten.

Toelichting

Ook bij bestaand en voorgenomen beleid blijven de klimaatmissies van de luchtvaart in Nederland groeien.

Bestaand en voorgenomen beleid (zoals een ticketbelasting, het Europese ETS, vasthouden aan het capaciteitsplafond voor Schiphol) is belangrijk, maar bij lange na niet genoeg om de groei van de klimaatschade te stoppen, laat staan om aan de klimaatdoelen te kunnen voldoen.

De ambitie van de sector zelf, vastgelegd door ICAO in [CORSIA](#), is volstrekt ontoereikend. **CORSIA** leidt op zijn best tot compensatie van de extra klimaatmissies vanaf 2020 in andere sectoren en landen. Niet tot daadwerkelijke reductie van emissies veroorzaakt door de luchtvaart.

De ticketbelasting is een goede eerste stap op weg naar eerlijke beprijzing. Maar de hoogte is, met gemiddeld 4 euro, zo laag en de vraag naar vliegen door zeer goedkope ticketprijzen zo hoog dat hier weinig impact van te verwachten valt op de op emissies (een effectstudie hierover is in de eindfase). Alternatieven als elektrisch vliegen, waterstof of synthetische kerosine lijken tussen 2035 en 2050 een bijdrage te kunnen leveren. Die moeten we zeker ontwikkelen. Maar het komt veel te laat om de klimaatdoelen te halen.

De ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen uit afval en reststromen kan een bijdrage leveren, maar de hoeveelheid hiervan is en blijft beperkt. En we willen niet concurreren met landbouwgrond of regenwoud. Bovendien gaat de toepassing niet vanzelf, dit vraagt beleid om zowel de productie als toepassing te stimuleren

Uit het [promotieonderzoek van Paul Peeters](#) en onderzoek van [CE Delft](#) blijkt dat alleen met een **'alles uit de kast' scenario** de klimaatdoelen gehaald kunnen worden. Dat vraagt om:

1. Maximale inzet op zuinige, hybride en elektrische vliegtuigen en elektrisch taxiën van vliegtuigen.
2. Maximale inzet op alternatieven voor vliegen zoals het [verbeteren van internationale treinen](#)
3. Beprijzen; door het stoppen van subsidiëring via vrijstellingen voor BTW en accijns of compensatie door een hogere ticketbelasting
4. Maximale inzet op biobrandstof (uit afval en reststromen) en synthetische brandstof.
5. En..... serieuze inzet op beperken van het aantal vluchten. Bij doorgaande groei kunnen de klimaatdoelen niet op tijd worden gehaald. Ook niet bij een uiterst optimistisch scenario voor de technologische en prijsontwikkeling.

Deze 5 punten vormen de opgave voor het klimaatakkoord, de luchtvaartnota en beslissingen over de ontwikkeling van luchthaven.

Als u naar aanleiding hiervan vragen of opmerkingen heeft horen we dat graag.

Marjolein Demmers, directeur Natuur & Milieu

Joris Thijssen, directeur Greenpeace Nederland

Sijas Akkerman, directeur Natuur en Milieufederatie Noord-Holland