

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Drs Cora van Nieuwenhuizen

Amsterdam, 2 mei 2019

Onderwerp: Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL) verzoekt u dringend alle beleidsstrategieën voor de Luchtvaartnota 2020-2050 te onderwerpen aan de stringente klimaatopgaven van zowel het Klimaatakkoord van Parijs als die van de EU voor internationale luchtvaart. Het daarvoor vereiste reductietempo van broeikasgassen verdraagt geen volumegroei van de luchtvaart. Volumegroei is voor het op peil houden van de bereikbaarheid van onze economie niet noodzakelijk.

Binnen Europa is aanzienlijke volumereductie van vliegverkeer mogelijk door luchtverbindingen te vervangen door een in prijs en kwaliteit gedifferentieerd aanbod van spoor- en busvervoer. Dit vraagt onder meer voortvarende uitbouw van het Hsl-spoornet, comfortverhoging en een gelijk speelveld van vliegtickets met de vervoerprijzen van de Hsl en andere duurzame vervoersalternatieven in Europa. Daarmee moet het economisch-, sociaal- en toeristisch verkeer binnen Europa in voldoende mate worden bediend bij een sterk verminderde klimaatbelasting. Dit verdient een belangrijke plaats in uw nieuwe luchtvaartnota.

Volumegroei heeft geen draagvlak en is zeer nadelig voor leefomgeving en klimaat

De luchtvaart in Nederland is tussen 1950 en 2017 sterk gegroeid en ook de regering is steeds van volumegroei uitgegaan. Businessmodellen van weleer zijn nu niet bruikbaar meer. Op verscheidene gebieden treedt de laatste jaren een kentering op.

- Bij de meerderheid van de bevolking is geen draagvlak meer voor volumegroei. De toegenomen vlieg-hinder en de klimaatimpact verontrusten grote groepen burgers. Aldus het onderzoek van *Motivaction* [2018], dat uw ministerie heeft laten houden. Steeds meer mensen krijgen gezondheidsklachten door stress en slaapverstoring en ondervinden gevolgen van schadelijke emissies.
- De *Wereldgezondheidsorganisatie WHO* [2018] constateert dat al binnen de geluidscontour van 45dB(A)Lden geluidhinder de gezondheid aantast. De Nederlandse overheid hanteert in het algemeen een aanzienlijk soepeler norm (de 48dB(A)Lden geluidcontour) voor het begrenzen van het gebied waarbinnen burgers hinder en ernstige hinder ondervinden.
- Volgens de *Onderzoeksraad voor veiligheid* [2017] zijn de normen voor veiligheidsrisico's van grondgebonden activiteiten een factor 10 strenger dan die voor de luchtvaart.
- De CO₂-uitstoot van de luchtvaart is volgens het CBS sinds peiljaar 1990 maar liefst met een factor 2,5 toegenomen, terwijl deze in andere sectoren in Nederland juist is afgenomen. De luchtvaartsector staat voor de opgave haar CO₂-emissie versneld te reduceren om opgelopen achterstand in te halen.
- Volgens het advies van de *Raad voor de leefomgeving en infrastructuur* [2019] moet niet meer primair naar volumegroei worden gestreefd, maar moet eerst alles in het werk worden gesteld om de vlieg-hinder, schadelijke uitstoot, veiligheidsrisico's en broeikasgasemissies zoveel mogelijk te verminderen volgens het ALARA-principe. Aangezien het verkeersvolume van luchtvaart recht evenredig is met de omvang van al deze effecten, moet ook het verkeersvolume zoveel worden beperkt als redelijkerwijs mogelijk is.

De luchtvaartmaatschappijen blijven echter sterk aandringen op het zo snel mogelijk loslaten van het plafond op Schiphol om weer door te kunnen groeien. De low cost carriers zijn de laatste jaren extreem sterk gegroeid en willen blijven profiteren van de vraaggroei naar goedkope vrijetijdsreizen. De grootste vraaggroei zal zich zowel op Schiphol als op de regionale luchthavens vooral in het vrijetijdsvervoer manifesteren. Tegelijk wil de KLM zekerheid voor investeringen in een grotere luchtvloot.

Ontwerpakkoord duurzame luchtvaart levert nul procent reductie ten opzichte van 1990

Het *Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart* [2019] van de luchtvaartsector baseert zich wat betreft de internationale luchtvaart op het terughoudende reductiebeleid van ICAO, waarvan inmiddels duidelijk is geworden dat het zowel in Nederland als mondiaal niet tot noodzakelijke reducties zal leiden. De beoogde 50 procent reductie in 2050 ten opzichte van 2005 voldoet volstrekt niet aan de eisen van 'Parijs'. Aangezien de luchtvaart van Nederland in 2005 twee keer zoveel broeikasgasemissies veroorzaakte als in 1990, wordt met dit klimaatakkoord ten opzichte van peiljaar 1990 nul procent reductie bereikt.

Recent onderzoek van *CE Delft* en *Royal HaskoningDHV* in opdracht van de stichting *Natuur&Milieu* [2019] wijst uit dat verdere groei van de luchtvaart in Nederland volgens WLO-scenario Hoog tot twee keer zoveel opwarming in 2050 leidt als nu. Dat is dus ($2 * 2,5 =$) vijf keer zoveel als de uitstoot in peiljaar 1990. Zo zou de sector bijdragen aan het mislukken van het klimaatakkoord. Met de combinatie van dit *Ontwerpakkoord* en de door de sector geëiste volumegroei zal de waarschuwing van *Natuur&Milieu* ongetwijfeld werkelijkheid worden.

Stringente klimaatopgave van de EU voor internationale luchtvaart

Op het gebied van het klimaatbeleid voor de internationale luchtvaart doet zich intussen in de EU een relevante ontwikkeling voor. De *Europese Commissie* (EC) en het *Europees Parlement* (EP) hebben onlangs [2019] vastgesteld dat alle broeikasgasemissies in Europa al in 2050 tot vrijwel nul verminderd moeten zijn. Het EP bepaalt bovendien dat de internationale luchtvaart ook onder die verplichting zal vallen. Dat betekent een einde aan de uitzonderingspositie van de luchtvaartsector in de EU. Het voor deze doelstelling vereiste steile reductiepad moet spoedig starten om de beperking tot 1,5 graad opwarming nog te kunnen realiseren. Het kan nog enige tijd duren, maar de lidstaten zullen deze stringente verplichting ook op hun luchtvaart moeten toepassen. Nederland wil koploper in de EU zijn en kan zich hieraan niet onttrekken. Dit vereist vanaf 2020 een vermindering van luchtvaartemissies met meer dan 10 procent per jaar. Die vermindering laat, zoals uit de onderzoeken van *Natuur&Milieu* blijkt, geen volumegroei toe.

Permanent plafond op Schiphol, krimp op regionale luchthavens

Het argument van de sector en sommige politieke partijen, dat volumegroei nodig zou zijn voor de economie, gaat niet meer op:

- Het loslaten van het plafond op Schiphol zal onmiddellijke voortzetting van de snelle groei van het goedkope budgettoerisme veroorzaken, omdat low cost carriers ook recht hebben op extra slots. Dit toerisme heeft weinig economische voordelen, leidt tot verslechtering van arbeidsvoorwaarden, veroorzaakt bovenmatige drukte in toeristische Europese steden (waaronder Amsterdam) en op Schiphol, en draagt niet bij aan de kwaliteit van het netwerk en het vestigingsklimaat. Na 2014 is door de groei van budgettoerisme met 20 procent per jaar op de hub Schiphol al een scheve verhouding ontstaan met het veel trager groeiende netwerkverkeer.
- Veel nieuwe bestemmingen leveren weinig meerwaarde op voor het netwerk van Schiphol, dat inmiddels het grootste is van alle Europese luchthavens. In de huidige omstandigheden betekent kwalitatieve netwerkverbetering een selectieve keuze voor bestemmingen die wezenlijk aan de nationale economie en het vestigingsklimaat bijdragen.
- Bij substantiële prijsverhoging van tickets (60 procent conform het advies van *Natuur&Milieu*) zal vooral het zeer prijsgevoelige budgettoerisme afnemen. Het segment "veelvliegers" neemt af; gelegenheidspassagiers die op extreem goedkope tickets afkomen, blijven weg. Volgens een scenario-onderzoek van de *Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL)* [2019] is dan op Schiphol geen volumegroei vereist voor eventuele kwaliteitsverbetering van het economische netwerk. De groei van het overige vrijetijdsvervoer wordt door deze prijsverhoging en de inzet van hogesnelheidstreinen en internationale bussen eveneens afgeremd op alle luchthavens in Nederland.

Met uiterst een uiterst selectieve netwerkstrategie en bijpassende ticketprijzen kan Schiphol volgens de *WTL* nog jarenlang zijn beoogde economische nut opleveren zonder één extra vliegtuigbeweging, zelfs met enige krimp. De regionale luchthavens accommoderen vooral vrijetijdsvervoer en daar is krimp, tot aan een maatschappelijk en cultureel aanvaardbare hoeveelheid, dan ook zeker mogelijk. Gezien de onwenselijke toename van de broeikasgasemissie en vlieghinder moet Lelystad Airport niet in gebruik worden genomen. Zo'n denklijn hoort naar ons inzicht te worden opgenomen en uitgewerkt in de voorbereiding van de luchtvaartnota 2020-2050.

Nieuw luchtvaartbeleid

De conclusies van *Natuur&Milieu* en de reductieopgave van de EC en het EP tonen onmiskenbaar aan dat voortzetting van de historische volumegroei een illusie is. De 'ongemakkelijke waarheid' is dat de komende decennia een snelle en effectieve reductie van de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart in Nederland onvermijdelijk is en zeker niet aan volumegroei verloren mag gaan. Zelfs als vliegtuigen schoner en stiller worden is groei ongewenst, want de sector moet immers alle zeilen bijzetten om de door Parijs en Brussel beoogde forse reductie waar te kunnen maken. Deze reductie moet in de luchtvaartnota als centrale opgave worden opgenomen.

Dit besef moet leidend principe zijn, op zijn minst tot het luchtvervoer zodanig technologisch ontwikkeld is dat het werkelijk broeikasgas-neutraal is geworden en geen onevenredig grote vlieghinder meer veroorzaakt. Daarna kan wellicht een andere koers worden ingeslagen.

Oproep aan kabinet en parlement

Het LBBL dringt erop aan dat het luchtvaartbeleid voor de komende decennia primair gericht wordt op de bindende voorwaarde van een broeikasgasreductie die met het EU-beleid overeenkomt. Daartoe moeten op alle luchthavens plafonds op het luchtverkeer aangehouden worden en waar mogelijk moet het luchtverkeer krimpen. Dan moeten ook de veiligheidsrisico's en de impact op de leefomgeving en volksgezondheid zoveel mogelijk teruggedrongen worden.

Deze verbeteringen vergen aanzienlijke verhoging van de ticketprijs, waardoor het snelgroeiende budgettoerisme beteugeld kan worden en korte vluchten gemakkelijker door internationaal trein- en busvervoer vervangen kunnen worden. Zo betaalt de passagier mee als vervuiler. Minder focus op goedkope tickets verschaft luchtvaartmaatschappijen meer financiële ruimte voor een duurzamere bedrijfsvoering. Belastinginkomsten uit de prijsverhoging van tickets kunnen ingezet worden voor financiële prikkels voor zuiniger, schoner en stiller vliegen. Het versnelt de reductie en maakt de prijsverhoging ook voor de luchtvaartsector aanvaardbaar.

Hoogachtend,

Michiel Visser, voorzitter stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL)

Aan het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart nemen deel: Bewoners Omgevingsraad Schiphol, Beraad Vlieghinder Moet Minder, Alliantie Tegen Uitbreiding Maastricht Aachen Airport, Werkgroep Red Gelderland, Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde en Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Kopie aan:

Woordvoerders Luchtvaart in de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
Jan Hendrik Dronkers, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Petrouschka Werther, waarnemend Directeur Luchtvaart

Bronnen:

CE Delft (2019) *Ontwikkelingen Nederlandse Luchtvaart*
Europees Parlement (2019) *Resolution of 14 March 2019 on climate change (2019/2582(RSP))*
Luchtvaartsector (2019) *Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart*
Motivaction (2018) *Luchtvaart in Nederland, draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek*
Natuur en Milieu (2019) *De vlucht naar voren. De noodzaak van Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart;*
Onderzoeksraad voor veiligheid (2017), *Veiligheid vliegverkeer Schiphol*
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2019), *Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegroute*
Royal HaskoningDHV (2019) *Emissiereductiepotentieel in de Nederlandse luchtvaart*
Werkgroep Toekomst Luchtvaart (2019) *Publicatierapport scenario's Schiphol*
WHO Regional Office for Europe (2018) *Environmental noise guidelines for the European region*