

Vliegen moet minder en duurzamer

Oproep aan politici tot een ander luchtvaartbeleid.

Als we nu het beleid niet veranderen, dreigt opnieuw een groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol tot 540.000 onderdeel van het kabinetsbeleid te worden. Gezien de te verwachten economische effecten van de coronacrisis zal dit aantal in 2020, en misschien ook de komende paar jaar, niet bereikt worden, maar daar gaat het niet om. Het gaat erom dat het overheidsbeleid m.b.t. vliegen wezenlijk wordt gewijzigd.

De coronacrisis heeft de leden van de Vereniging Amsteloever, bewoners van de Amsteldijk Noord in de gemeente Amstelveen, tijdelijk rust en schone lucht gebracht. De sterke vermindering van het vliegverkeer die daarvan de oorzaak is, vormt uiteraard niet ons uitgangspunt. Wel willen we alle verantwoordelijke politici vragen nu te beginnen met het vormgeven van maatregelen die leiden tot een mate van vliegverkeer die meer maatschappelijk verantwoord is dan tot nu toe. Duurzaamheid en aandacht voor het milieu moeten daarbij voorop staan. Dat is ook nodig om aan het Klimaat accord van Parijs te voldoen. In de nieuwe Luchtvaartnota zou dit beleid verankerd moeten worden.

staatssteun

Aan de KLM is staatssteun toegezegd onder een aantal voorwaarden m.b.t. de financiële bedrijfsvoering. Over maatschappelijke voorwaarden zegt de minister van Financiën: "KLM dient verder een bijdrage te leveren aan duurzaamheid en hinderbeperking, bij voorbeeld door het aantal nacht vluchten terug te brengen." Dit is op zich een erkenning dat er aan de negatieve kanten van het vliegverkeer iets moet worden gedaan. Effectief kan de uitwerking echter niet zijn. Als immers aan de KLM strenge eisen worden gesteld, ontstaat onmiddellijk een concurrentienadeel t.o.v. andere luchtvaartmaatschappijen, bij voorbeeld binnen het eigen concern Air France. Er is dus een beleid nodig dat gericht is op de hele luchtvaartsector.

Schiphol

Vóór de corona crisis bleek al, dat het draagvlak voor beperking van de groei van het vliegverkeer toenam. Ook het kabinet heeft dit onderkend en worstelt -mede door de stikstofproblematiek- nu al geruime tijd met het voorstel voor een nieuwe Luchtvaartnota. Voorts dringt ook het besef door dat de groei van het toerisme geen zegen is. Amsterdam heeft daarom de korte verhuur van woonruimte in het centrum aan banden gelegd. Dit zal zeker effect hebben op het vliegverkeer. Ook blijkt tijdens deze crisis dat veel vliegverkeer helemaal niet nodig is. Directeur D. Benschop van Schiphol heeft verklaard, dat het drie jaar zal duren voor de activiteiten weer op het niveau van 2019 zijn. Wij vinden juist dat dit niveau helemaal niet meer bereikt moet worden. Het luchtvaartbeleid moet worden bepaald door de politiek. Politici moeten nu het momentum aangrijpen voor andere keuzes, die mede zijn gebaseerd zijn op financiële prikkels. Schiphol zal een gezond bedrijf moeten worden zonder subsidies. De luchthaven is van plan voor vele honderden miljoenen een compleet nieuwe terminal te bouwen, die al in 2025 klaar moet zijn. Wij vragen de aandeelhouders -de staat, Amsterdam en Rotterdam- deze enorme investering te heroverwegen.

prijsmaatregelen/belastingen

Al lang is vanuit de milieubeweging terecht gevraagd om een einde te maken aan de ridicuul lage prijzen waarmee een groot aantal vluchten worden aangeboden. De oorzaak is bekend, het vliegverkeer is, om ons niet duidelijke redenen, vrijgesteld van alle vormen van belastingheffing. Deze vrijstelling berust op het Verdrag van Chicago, dat uit 1944 (!) dateert. Dat Nederland zich daaraan niet eenzijdig kan onttrekken, is duidelijk. Dat Nederland, dat zich altijd zo laat voorstaan op het milieubeleid, nooit initiatieven heeft genomen om tot wijziging te komen, is te laken. Inmiddels is de mondiale milieusituatie de afgelopen 76 jaar zo veranderd dat een snelle aanpak nu geboden is.

Wel heeft de vorige staatssecretaris van Financiën een plan gepresenteerd om tot enige belastingheffing te komen, maar dat is veel te weinig. Het enige concrete is de door het kabinet voorstelde belasting op vliegtickets, waarbij bedragen zijn genoemd die nauwelijks als een serieuze heffing beschouwd kunnen worden. Bovendien schijnt er al weer sprake te zijn van uitstel van de eerder genoemde ingangsdatum.

Blijft het feit dat bij andere vormen van vervoer zowel accijns als BTW wordt geheven, terwijl de meest vervuulende vorm is vrijgesteld. Het neveneffect hiervan is dat de Nederlandse staat honderden miljoenen aan opbrengsten misloopt, die juist in de huidige situatie goed gebruikt kunnen worden.

Wij bevelen politici aan zich nog eens te verdiepen in het vorig jaar aan de minister van Infrastructuur en Milieu uitgebrachte advies 'Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegeroute' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. De essentie: We moeten scherpere keuzes maken voor de schaarse ruimte. Kwaliteit moet zwaarder wegen dan kwantiteit.

waarom nu

Onze vereniging realiseert zich u lastig te vallen met iets van langere termijn terwijl u het ontzettend druk heeft met de huidige situatie. Maar als ooit het gezegde 'regeren is vooruitzien' heeft gegolden, dan is het wel nu. Nu dreigt immers het gevaar dat maatregelen voor milieu en duurzaamheid niet worden genomen of uitgesteld met een beroep op 'de economie'. Juist nu hebben we ervaren dat met wat minder consumptie ook wel te leven is en dat de toekomst van onze planeet juist gebaat is met een verantwoordelijker wijze van productie en consumptie. Het beperken van het vliegverkeer zal daartoe bijdragen. Het zal ook bijdragen tot meer welbevinden bij een groot aantal mensen in de wijde omgeving van Schiphol.

28 april 2020



Commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid
Provincie Noord-Holland
t.a.v. M. van Meerten-Lok, voorzitter; M. van Boheemen, adviseur

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

A10CC #X820X0X#00#0000#



Vereniging Amsteloeven

1083 AA

56