

Amsterdam, 4 april 2023

Geachte leden van de commissie Infrastructuur & Waterstaat,

Bij het commissiedebat verduurzaming luchtvaart op 11 april¹ gaat u in gesprek over oplossing om de vervuiling van de luchtvaart terug te dringen. Op de agenda staat onder meer het nationaal CO₂-plafond. Ook speelt de uitvoering van het krimpbesluit en kondigde Schiphol een ban op nacht- en privévluchten aan.

Daadkrachtig ingrijpen om ook de vervuiling van de luchtvaart terug te dringen is misschien wel urgenter dan ooit. Dat maakte het IPCC-klimaatrapport twee weken terug opnieuw duidelijk: de wereldwijde CO₂-uitstoot moet dit decennium halveren, om de meest gevaarlijke klimaatverandering te voorkomen en het 1,5-gradendoel in bereik te houden². Dit is een 'survival guide for humanity', zoals VN-secretaris generaal Guterres het rapport omschreef.

Daarom willen wij u vragen de minister op de volgende punten te wijzen:

1. Blijf inzetten op minder vluchten
2. Voer snel het krimpbesluit in voor 440.000 vluchten op Schiphol
3. Kom met een daadwerkelijk integrale oplossing
4. Implementeer snel CO₂-plafonds per luchthaven
5. Ondersteun aanscherping van de vliegtax
6. Wees realistisch over niet-fossiele brandstoffen

Minder vluchten blijft cruciaal

Schiphol wil nacht- en privévluchten net als de meest lawaaiige vliegtuigen weren³. Ook vroeg Schiphol om nieuwe normen voor geluid en klimaat die in lijn zijn met het Klimaatakkoord van Parijs. Dit zijn goede stappen. Echter, mag dit niet betekenen dat Schiphol minder krimpt. Als de luchtvaart het Klimaatakkoord van Parijs wil volgen, zal het aantal vluchten nog verder moeten dalen. En ook overdag moet de herrie voor de omgeving minder worden. Ook met deze nieuwe maatregelen van Schiphol is het dus cruciaal dat de minister van I&W het aantal vluchten snel maximeert en nieuwe normen stelt die de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, gezondheid en milieu brengen.

Krimpbesluit

Wij hopen dan ook dat het historische krimpbesluit voor Schiphol snel ingevoerd wordt. Minder vluchten in de toekomst is nodig en onvermijdelijk. Niet alleen om de vervuiling en herrie terug te dringen, maar ook om binnen de wettelijke geluidsgrenzen te blijven waarvan de overschrijding veel te lang is gedoogd. Wel maken wij ons zorgen. De minister heeft bij de consultatie voor het 440.000-besluit, in de zogenoemde Balanced Approach, een optie toegevoegd waarin nachtvluchten beperkt worden maar waarin 500.000 vliegbewegingen mogelijk blijft⁴. Beëindigen van nachtvluchten is uiterst belangrijk, maar het is zorgelijk dat in deze optie lawaai dat de gezondheid schaadt overdag, vroeg in de ochtend en laat in de avond onverminderd hoog blijft. Wij zullen het uiteindelijke voorstel ook toetsen op deze randvoorwaarden en reageren op de consultatie.

Integrale oplossing

Ook bij tijdelijke begrenzing tot 440.000 vluchten op Schiphol is er nog geen integrale oplossing, zoals afgesproken in het coalitieakkoord. Het krimpbesluit is slechts tijdelijk en biedt geen antwoord op alle grote problemen die de luchtvaart veroorzaakt: herrie die omwonenden wakker houdt, uitstoot van ultrafijnstof en andere stoffen die gezondheidsschade veroorzaakt, stikstof dat kwetsbare natuur aantast en de enorme CO₂-

¹ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2022A07117

² <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>

³ <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-gaat-het-stiller-schoner-en-beter-doen-nachtsluiting-verbod-op-privejets-en-mensen-centraal/>

⁴ https://www.internetconsultatie.nl/balanced_approach_schiphol/b1

uitstoot die de klimaatcrisis verder aanwakkert. De luchtvaart heeft geen oplossingen voor deze emissies anders dan minder vliegen. Juist daarom is het zo belangrijk dat bij de uitwerking van het aangekondigde nieuwe normenstelsel de grenzen van gezondheid, klimaat en milieu leidend zijn. Het WHO-advies over het limiteren van vliegtuiglawaai moet eindelijk eens serieus genomen worden door het te vertalen naar geluidsnormen op basis van reële hinder en slaapverstoring. Voor klimaat moet het Parijsakkoord en de 1,5-graaddoelstelling leidend zijn.

CO2-plafonds per luchthaven

Invoering van CO2-plafonds per luchthaven, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, is belangrijk voor het borgen van de CO2-reductiedoelen die sector en overheid met elkaar hebben afgesproken met het Duurzame Luchtvaart Akkoord. De andere varianten zijn juridisch niet haalbaar gebleken. Volgens de impactanalyse zullen de doelen alleen een aantal jaren knellen als de sector sterk in omvang groeit en het voorgenomen Europese klimaatbeleid wordt afgezwakt. De plafonds garanderen dat de luchtvaart de klimaatdoelen die ze heeft afgesproken haalt⁵. Belangrijk bij de uitvoering is dat de verdeling per luchthaven objectief op basis van historische emissies wordt vastgesteld. Een uitgebreide toelichting is te lezen in de notitie van Natuur & Milieu over de CO2-plafonds (zie bijlage).

Vliegtax

Het recente IBO-rapport 'scherpe doelen, scherpe keuzes' toont dat een aanscherping van vliegtax kan zorgen voor 0,7 Mton CO2-reductie, door het tarief te differentiëren naar vliegafstand⁶. Een vergelijkbare reductie kan bereikt worden met een progressieve vliegbelasting, waarbij veelvliegers relatief meer betalen⁷. Dit zou een meer dan logische stap zijn volgens het 'vervuiler betaalt' principe, aangezien de CO2-uitstoot van lange vluchten het grootst is. Aanscherping en uitbreiding van de vliegtax verdient alle steun, zodat een steeds groter deel van de klimaatschade die een vliegreis veroorzaakt wordt meegenomen in de ticketprijs.

Niet-fossiele brandstoffen

Om de CO2-emissies te verlagen, is de luchtvaart tot zeker 2050 ook afhankelijk van zogenaamde niet-fossiele, drop-in brandstoffen (ook wel SAF genoemd) naast het inzetten op minder vluchten. Pas daarna, zo is de verwachting van wetenschappers, zou vliegen over lange afstanden op waterstof mogelijk kunnen worden. Efficiëntere vliegtuigen zijn belangrijk maar heeft tot nu toe voornamelijk geleid tot lagere kosten, meer vraag en dus hogere emissies.

Echter, de beschikbaarheid van niet-fossiele brandstoffen wordt beperkt door de beschikbaarheid van biomassa en groene waterstof. De productie van niet-fossiele brandstoffen bestaat tot 2030 bijna volledig uit biobrandstoffen, volgens het rapport naar de waterstofvraag van de luchtvaart⁸. Volgens ditzelfde rapport zijn enorme hoeveelheden groene waterstof nodig in 2050 voor de productie van e-kerosine. Een blinde vlek is echter dat de waterstofvraag na 2030 van andere sectoren, zoals de industrie, helemaal niet meegenomen wordt in het rapport! Inderdaad, ander onderzoek van de NLR waarschuwt dat er niet voldoende hernieuwbare elektriciteit beschikbaar zal zijn.⁹

Nederland zegt op dit moment nog dat het nog veel verder wil gaan dan de EU en in 2030 niet 6% maar 14% wil bijmengen en 2050 niet 63% maar 100%. Het ministerie vermijdt daarbij te benoemen dat een hogere inzet van hernieuwbare energie in de luchtvaart ten koste gaat van de verduurzaming in andere sectoren. Tevens zal, en dat is onze grote vrees, de druk

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/01/17/aanbiedingsbrief-pakket-nationaal-co2-plafond>

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/13/bijlage-2-hoofdrapport-ibo-klimaat>

⁷ <https://milieudefensie.nl/actueel/vervoersplan/view>

⁸ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D01068>

⁹ <https://www.nlr.org/news/decarbonisation-of-european-aviation-under-threat/>

toenemen om gebruik te maken van minder duurzame grondstoffen zoals palm- en sojaresiduen. Het risico op fraude zal ook toenemen, wat in Nederland al eerder gebeurde¹⁰.

Het is cruciaal om realistisch te zijn over niet-fossiele brandstoffen, gezien de beperkte beschikbaarheid en noodzaak van inzet van groene energie in van andere sectoren. De verduurzaming van de luchtvaart kan dan ook niet zonder het sterk verminderen van het energieverbruik. Door korte afstanden te vertreinen (nog altijd zijn er 70 vluchten per dag op Londen) en door de heel lange directe vluchten te beperken tot wat relevant is (80% van alle emissies is door 20% van de langste vluchten).

Luchtvaart binnen grenzen

Wij vragen u zich voor deze urgente punten in te zetten en de minister op te roepen de vervuiling van de luchtvaart terug te dringen. Door deze maatregelen gezamenlijk in te zetten kunnen we stappen zetten naar een integrale oplossing en een duurzame inzet van de luchtvaart. Het is de hoogste tijd om de luchtvaart terug te brengen binnen de grenzen van klimaat, gezondheid en milieu. Hoe dat kan, kunt u lezen in de actiepunten 'vliegen binnen grenzen'.¹¹

Mocht u vragen hebben of door willen praten hierover, dan horen wij dat graag van u.

Hoogachtend,

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Natuur & Milieu, Milieudefensie en Greenpeace Nederland

Contactpersoon: Anna Herweg, a.herweg@groene11.nl

¹⁰ <https://www.ftm.nl/artikelen/verdenking-biodieselfraude-sunoil-stijgende-vraag-te-complexe-regels>

¹¹ <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Actieagenda-Luchtvaart.pdf>