

Suggesties voor een zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050 'Verantwoord vliegen naar 2050'

Deel 1 – De hoofdpunten

Dit betreft in totaal een 40-tal punten over de volgende onderwerpen:

- 1 - Algemene opmerkingen
- 2 - Verduurzaming van de luchtvaartsector
- 3 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving
- 4 - De toekomst van de regionale luchthavens
- 5 - Participatie van omwonenden

Een nadere uitwerking (deel 2) volgt binnenkort.

1 - Algemene opmerkingen

Business As Usual??

1. Hoewel daar overduidelijk alle redenen toe zijn - zie de grote klimaatopgave, de corona-pandemie, de roep van omwonenden van luchthavens om vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging -, komt het kabinet in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet met een kritische herbezinning op het wankelende exploitatiemodel van de luchtvaartsector in Nederland (Schiphol, de regionale luchthavens en de vliegmaatschappijen), dat zich kenmerkt door scherpe prijsconcurrentie, afwenteling van maatschappelijke kosten, belastingprivileges, leaseconstructies en calamiteitensteun.
2. Het kabinet en de sector gaan grotendeels voorbij aan de ernst van bovengenoemde opgaven en zetten in plaats daarvan koers op zo snel mogelijk terug naar business as usual (hoe het was voor de corona-pandemie) en vervolgens verdere groei van vliegverkeer. Met als gevolg: grotendeels doorschuiven van de ernstige problemen van de luchtvaart naar volgende kabinetten en vooral naar volgende generaties en andere delen van de wereld. 'Verantwoord vliegen'? Een ongepaste brutaliteit, om deze nota deze ondertitel mee te geven.

Publieke belangen

3. De essentiële publieke belangen van luchtvaart voor de samenleving (bijdragen aan het onderhouden van internationale verbindingen die voor Nederland van waarde zijn) worden in deze Ontwerp-Luchtvaartnota helder benoemd, maar bij de uitwerking staat het sectorbelang weer voorop.

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

4. De luchtvaartsector heeft al decennia een geprivilegieerde status. Hierdoor betalen de sector en gebruikers (passagiers en luchtvracht) geen 'eerlijke' prijs. Er gelden belastingvrijstellingen en de aanzienlijke maatschappelijke kosten zijn niet in de ticketprijs en vrachtkosten opgenomen. Dit is een van de belangrijke oorzaken van het extreem goedkope massatoerisme op Europese en op wereldschaal. Dit kabinet breekt niet met deze oneerlijke bevoordeling van vliegverkeer en koerst nota bene op verder groei van vliegverkeer!

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

5. Bij regulering van milieubelasting zien we vaak dat een veroorzaker ruimte wordt geboden tot milieubelastende activiteiten, mits de milieueffecten beneden een bepaalde grens (plafond) blijven. Vermindering van de milieulast (of -impact) per eenheid product of dienst leidt dan meestal tot (proportionele) vermindering van de milieubelasting, maar tot toename van de activiteit die het milieu belast. Dit verschijnsel kennen we als 'normopvulling'. Dit zien we terug bij de regulering van geluidbelasting/-overlast en luchtverontreiniging door vliegverkeer. We moeten daar per direct vanaf. Het LBBL wil dat het kabinet de luchtvaartsector ertoe aanzet op korte termijn daadwerkelijke substantiële en dus waarneembare vermindering van de milieulast/-impact door vliegverkeer te realiseren. Daarbij is 'normopvulling' niet langer aan de orde. Deze moet worden vervangen door het beginsel dat de hinder/overlast/vervuiling in ieder geval tenminste moet worden beperkt tot het laagste niveau dat redelijkerwijs haalbaar is, ook wel bekend als het ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable).

LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota

6. Dit ontwerp van de Luchtvaartnota schiet ernstig tekort op essentiële onderdelen die nodig zijn om doelgericht en consistent beleid uit te zetten voor korte, middellange en lange termijn. De herbezinning op de nieuwe wereld, op de mondiale klimaatopgave, op de regionale consequenties wordt uit de weg gegaan. De Nederlandse samenleving (in al zijn geledingen en vele belangen) heeft er alle belang bij dat deze koersbepalende verkenning/beleidsnota en het debat daarover worden opengebrouwen, de werkelijke uitdagingen onder ogen worden gezien en een breed gedragen perspectief en aanpak tot stand wordt gebracht. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid hierin het voortouw te nemen! Wij doen mee. Wij zien daarvoor als rode draag: stevig investeren in het verduurzamen van onze reismogelijkheden binnen Europa en wereldwijd, forse vermindering van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging en minimalisering van de broeikasgasemissies door vliegverkeer.

2 - De klimaatopgave voor de luchtvaartsector

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

7. De CO₂-emissiereductieopgave conform het Parijse Klimaatakkoord moet een centrale plaats krijgen in het Nederlandse luchtvaartbeleid. Het sectorplan, het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de voorstellen in deze Ontwerp Luchtvaartnota zijn volstrekt ontoereikend.
8. De internationale luchtvaartsector ontwijkt, frustreert en saboteert met het CORSIA-reductiesysteem en de instandhouding van een uitzonderingspositie en privileges het zeer urgente klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. ICAO en IATA willen dat de luchtvaartsector zich beperkt tot het CORSIA-systeem met uitsluiting van het huidige Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS vertoont gebreken die verbetering behoeven, maar is in zijn huidige vorm effectiever dan CORSIA en verdient daarom bescherming tegen de aanvallen vanuit IATA en ICAO. Het kabinet moet hierin krachtig positie kiezen ten gunste van het EU-ETS.[\[1\]](#)
9. Zonder motivering laat het kabinet na het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 13 mei 2019) op te volgen om (ook) een uitgewerkt ontwikkelingsalternatief voor de Nederlandse luchtvaart in de Plan-MER op te nemen, waarin de doelstellingen van het

Klimaatakkoord van Parijs volledig zijn overgenomen. Een dergelijke verkenning levert inzichten op die bij aanscherping van het klimaatbeleid zeer van pas kunnen komen. Dit past ook bij de opvatting van het kabinet dat van adaptief beleid wenselijk is. Wij maken er bezwaar tegen dat de minister van I&W/het kabinet geen gehoor heeft gegeven aan dit punt uit het advies van Commissie voor de milieueffectrapportage.

Naar minder vliegbewegingen

10. Het publieke belang van goede internationale verbindingen, waarbij in toenemende mate de maatschappelijke kosten worden geïntegreerd in de prijs van de dienstverlening, kan worden bediend met heel veel minder vliegverkeer. Diverse onderzoeken wijzen de weg die Nederland in dit opzicht op kan gaan. Zie bijvoorbeeld de studies/rapporten van Rli, van auteurs als Manshanden en Bus en van Buurma (WTL). Het kabinet laat deze uitdaging grotendeels links liggen. Wat hieruit naar voren komt is dat de groei van massatoerisme vanwege het extreem goedkoop vliegverkeer, nauwelijks of niets bijdraagt aan de Nederlandse economie in termen van brede welvaart. Alleen elkaar zeer zwaar beconcurrerende luchthavens, vliegtuig- en oliemaatschappijen en de reis-, hotel- en horecabranche halen er inkomsten mee binnen. En dan hebben we het nog niet over het nauwelijks afdragen van belastingen door sommige grote spelers in deze sector. (Zie artikelen Follow the Money)

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

11. De voorraden van vliegtuigbrandstof ('bunkers') moeten onder het nationale energiebudget vallen. Ze vallen dan onder hetzelfde fiscale regime als andere brandstoffen en de overheid kan regels stellen op het gebied van verduurzaming.
12. Voor productie en gebruik van biokerosine moet de certificering leidend zijn. Deze certificering moet zich richten naar RED II Annex IX A en B of vergelijkbaar en ILUC-beperkingen. De productiehoeveelheden blijven beperkt tot wat binnen deze certificering mogelijk is.
13. Productie van grote hoeveelheden synthetische kerosine (Power to Liquid) vereist vooralsnog zoveel duurzame stroom dat dit de Nederlandse hernieuwbare elektriciteitsmarkt geheel op zijn kop zet. Bij schaarste moet het kabinet de toedeling aan sectoren reguleren (rantsoenering), waarbij de behoefte en duurzaamheidsvoordelen in ogenschouw worden genomen.
14. De mogelijkheden van elektrische en hybride elektrische vliegtuigen beperkt zich vooralsnog tot niches. Verdere ontwikkeling is zinvol, maar beschouwen wij niet als alternatief voor de hoofdmoot van het lijnennet.

Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

15. Naar de mening van het LBBL is drastische sanering van de luchtvaartsector noodzakelijk vanwege de klimaatopgave, actueel geworden mede door de wereldwijde corona-pandemie. En niet in de laatste plaats ook omdat het businessmodel van de sector niet bijdraagt aan het sterk verminderen van hinder en luchtverontreiniging. We schetsen een aantal hoofdlijnen daarvan.
16. De Schiphol Group, KLM en andere aanbieders die Nederlandse luchthavens gebruiken stoppen met het aantrekken van grote stromen transferpassagiers en extreem goedkoop massatoerisme. Dit betekent concreet dat zij binnen een aantal maatschappelijke voorwaarden, een nieuw business- model moeten ontwikkelen, waarvoor de overheid heldere kaders en randvoorwaarden moet aangeven. Hierin schiet de Ontwerp-Luchtvaartnota ernstig tekort.

17. De rijksoverheid moet zorgen dat zo spoedig mogelijk alle maatschappelijke kosten en de gebruikelijke belastingen worden doorberekend in de ticket- en vrachtprijzen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke daling van de vraag naar vliegverkeer.
18. De rijksoverheid moet krachtig bevorderen dat binnen Europa openbaar vervoer over de grond (voornamelijk trein en busvervoer) in een aanzienlijk deel van de huidige vraag naar vliegverkeer gaat voorzien. Naast fiscaal- en prijsbeleid (zoals hierboven omschreven), is het daarvoor nodig dat deze vervoernetwerken in bereik, kwaliteit en service flink worden verbeterd.
19. Intercontinentale vluchten worden aanzienlijk duurder en een groot deel van de vraag zal daardoor 'verdampen'. Ook de recente ervaringen van burgers en bedrijven met ontmoetingen en vergaderen via snelle internetverbindingen (Skype, ZOOM, MS-Teams) kunnen daaraan bijdragen.
20. Met zo'n nieuwe koers van het kabinet en de sector zal het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk dalen, is opening Lelystad overbodig en zal het aantal vluchten op Eindhoven en Rotterdam ook dalen. Maastricht en Eelde kunnen sluiten.

3 – Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

21. Over ruimtelijke kwaliteit en gezondheid gesproken: het waarneembaar verminderen van herrie en vuile lucht draagt bij aan een aantrekkelijke en als gezond ervaren omgeving om te wonen en werken. Het omgekeerde is ook waar! De kritische grens op gebied van hinder en luchtkwaliteit is in de wijde omtrek van Schiphol al overschreden. Waarneembare verbetering van de situatie is dringend geboden.
22. In concrete situaties waarin de overheid besluit (of in het verleden heeft besloten) dat het belang van luchtvaartactiviteiten zwaarder weegt en dit leidt tot aantasting van de kwaliteit van het leefmilieu van andere collectieve of particuliere belangen, moet afdoende financiële compensatie worden geboden.

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

23. Het LBBL adviseert het WHO-advies (45dBlden en 40dBlnight) over te nemen als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidhinder door vliegverkeer in gang te zetten.
24. Het nauwkeurig volgen van vaste vliegroutes kan de geluidsoverlast van veel huishoudens verminderen en toename van geluidsoverlast van huishoudens die dicht bij de vliegroute wonen. Indien gebruik gemaakt wordt van (een set) vaste vliegroutes die nauwkeurig worden gevolgd, moeten de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.
25. Er dien snel een betrouwbaar systeem te worden ingevoerd om geluidbelasting en geluidhinder door vliegverkeer te meten en te berekenen, op basis waarvan onafhankelijke handhaving plaatsvindt. Periodiek (om de twee jaar) rapporteert de GGD op basis van gedegen onderzoek de mate van door gehinderde personen ervaren hinder/overlast door vliegverkeer.

26. Het juridische kader om naleving van afspraken en regels op het gebied van geluidbelasting en geluidhinder te waarborgen wordt zo snel mogelijk op orde gebracht. Daarbij wordt de Lden en Lnight-systematiek en het bijbehorend instrumentarium uitgebreid en aangevuld met per vliegveld te ontwikkelen lokale hinder normen. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd.
27. Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.
28. In het belang van een goede nachtrust van de omwonenden zijn alle Nederlandse vliegvelden gesloten van 23 tot 7 uur en moet het vliegverkeer en dus geluidhinder en slaapverstoring het aantal starts- en landingen in de randen van de dag (tussen 7 en 8 uur en tussen 22 en 23 uur) worden verminderd. Dit laatste moet zijn beslag krijgen in de afzonderlijke luchthavenverkeersbesluiten.

Verbetering leefmilieu: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

29. Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen (die strikt zijn geclausuleerd, zie punten 11-14), de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.
30. Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd.
31. Voor de monitoring van de emissies en concentraties van schadelijke stoffen en gassen (primair voor roet en ultrafijnstof) als gevolg van vliegverkeer wordt een meetnet opgebouwd, waarbij ook emissies van individuele vliegbewegingen gevolgd kunnen worden.
32. Er moet snel een op bescherming van de volksgezondheid afgestemde normering voor roet en ultrafijnstof komen. Het meetnet (zie vorige punt) moet handhaving van de emissie- en concentratienormen mogelijk maken. De monitoring, handhaving en sanctionering wordt juridisch verankerd en de actieve uitvoering wordt door een (van de luchtvaartsector) onafhankelijke instelling/autoriteit gedaan, onder toezicht van de rijksoverheid.
33. Ook luchthavens moeten voldoen aan de natuurwetgeving en moeten opereren binnen de voorwaarden van de betreffende vergunningen. Ook hier borging toezicht, handhaving, sancties, alsmede uitvoering door een onafhankelijke autoriteit/instelling.

4 – Regionale luchthavens

De regionale vliegvelden

34. Vliegveld Lelystad. Dit vliegveld is op korte en langere termijn (in het licht van de noodzakelijke sanering van de luchtvaartsector) volstrekt overbodig. De ingebruikname zou bovendien de druk op het klimaat, de natuur en de leefomgeving van heel veel burgers doen toenemen. Wat ons betreft is de voorgenomen opening van Lelystad Airport zinloos en zelfs contraproductief bij het nastreven van verduurzaming (klimaat, biodiversiteit) en brede welvaart (leefomgevingskwaliteit).
35. Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport hebben nauwelijks of geen rol in het faciliteren van voor de Nederlandse samenleving relevante verbindingen in Europa. Er is op de andere Nederlandse vliegvelden ruimte om in die behoefte te voorzien. De exploitatie van de vliegvelden

bij Groningen en Maastricht kost de overheid (en dus de belastingbetalende burgers) nodeloos geld. Sluit deze vliegvelden zo spoedig mogelijk voor groothandelsverkeer.

36. Voor de vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam gelden ook de eisen op gebied van verduurzaming en leefomgevingskwaliteit als hierboven beschreven. Deze vliegvelden nemen geen vliegverbindingen over van Schiphol en ontwikkelen geen vliegverbindingen die (gezien hun catchment area, bestemmingennetwerk, omvang van reizigersstromen etc.) op Schiphol thuishoren. De vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam hebben in onze opvatting een beperkte functie, te weten het bedienen van de Europese vervoerbehoefte van de regio waarin ze zijn gesitueerd, mits daarin niet net zo goed via Europees grondvervoer kan worden voorzien. Beperk de activiteiten op deze vliegvelden in toenemende mate tot het bedienen van primair de zakelijke vervoerbehoefte van de regio waar ze in liggen, voor zover die redelijkerwijs niet anders dan door de lucht kan worden uitgevoerd.

5 – Participatie van omwonenden

Participatie van burgers en het herstel van vertrouwen: maak een forse inhaalslag

37. Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.
38. Naast het voortvarend uitvoeren van waarneembare verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de verduurzaming (klimaatopgave) moeten de overheden de communicatie met en raadpleging van burgers en hun organisaties over luchtvaartbeleid evalueren en in samenspraak met deze burgers op een nieuwe manier vormgeven. Daarbij hoort ook het faciliteren van en investeren in het kennisniveau van georganiseerde burgers en de communicatiekanalen die zij nodig hebben om hun werk goed te kunnen doen.
39. Op regionale en landelijke schaal moeten georganiseerde burgers structureel betrokken worden bij voorbereiding, toezicht en handhaving op de uitvoering en evaluatie van luchtvaartbeleid in al zijn facetten. Te beginnen bij aangelegenheden die het woon- en leefmilieu en de natuur raken tot en met de enorme duurzaamheidsslag die de luchtvaart moet gaan maken.
40. Het LBBL streeft een actieve rol na in het vorm en inhoud geven van participatie van (georganiseerde) burgers op alle voor de bevolking relevante aspecten van vliegverkeer en (potentiële) alternatieven daarvoor. We worden graag betrokken bij het ontwerpen en in de praktijk brengen van vormen van burgerparticipatie en als we daar aanleiding toe zien komen we in het najaar met voorstellen op dit gebied.

[1] Op de website van T&E staat een vergelijking van EU-ETS en Corsia.

<https://www.transportenvironment.org/publications/comparison-between-icaos-co2-offsetting-scheme-and-eu-ets-aviation>

