



Zienswijze van het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (stichting LBBL) op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020–2050 ‘Verantwoord vliegen naar 2050’ en de bijbehorende PlanMER en Passende beoordeling

Amsterdam, 6 juli 2020

(20200707-11.00)

1

Contactgegevens LBBL

Stichting LBBL
p/a secretariaat LBBL
Sint Pietershalsteeg 14
1012 GL Amsterdam

Email: info@lbb.nl

Website: www.lbb.nl

KvK nummer: 74561855

Bankrekening bij Triodosbank: NL03 TRIO 0379 6875 69

Inhoudsopgave

Vooraf

Leeswijzer

§ 1 – Algemene opmerkingen

- Business As Usual??
- Publieke belangen
- Geen privileges meer voor de luchtvaartsector
- Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen
- LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota
- Hoe zit het met de wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en het beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER?

§ 2 – Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO₂-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

- De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord
- Naar minder vliegbewegingen
- Alternatieve brandstoffen en aandrijving
- Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

§ 3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving, de volksgezondheid en de natuur

- Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed
- Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder
- Verbetering leefmilieu en natuurkwaliteit: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

§ 4 – De regionale luchthavens

- Het toekomstig gebruik

§ 5 – De participatie van omwonenden

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

Bijlage 1 – De klimaatopgave voor de luchtvaart

Bijlage 2 – Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Vooraf

De stichting LBBL dient deze zienswijze in als platform voor overleg en coördinatie van de belangen van bewonersorganisaties rond Nederlandse luchthavens.

Het LBBL is niet belast met de vertegenwoordiging van deze bewonersorganisaties. Veel organisaties van omwonenden waar het LBBL mee in contact staat (zie onze website: www.lbbl.nl), dienen zelf hun zienswijze in en wij bevelen aan daar kennis van te nemen.

Leeswijzer

Deze zienswijze bestaat uit een aantal paragrafen.

In de eerste paragraaf maken we een aantal opmerkingen van algemene aard. Daarna gaan we in op de volgende onderwerpen:

- de aanpak van het klimaatvraagstuk
- de verbetering leefomgeving en volksgezondheid
- de activiteiten op regionale luchthavens
- de participatie van omwonenden.

Onze opmerkingen hebben we genummerd, van 1 tot en met 41.

Tenslotte treft u een bijlage aan waarin we een nadere toelichting geven op en uitwerking van onze stellingname over de aanpak van de klimaatopgave.

Paragraaf 1 - Algemene opmerkingen over de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en bijbehorende PlanMER

Business As Usual??

1. Hoewel daar overduidelijk alle redenen toe is - 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 coronapandemie) 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 opengebroken, de

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

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.

Hoe zit het met de wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en het beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER?

7. Het programma Luchtruimherziening moet onder meer “verbetering van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit” opleveren. Volgens de *Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening* d.d. 1 juli 2020 aan de Tweede Kamer blijkt in ons luchtruim geen ruimte beschikbaar te zijn voor de combinatie van militair luchtverkeer en de volumegroei van het civiele luchtverkeer naar 800.000 vliegtuigbewegingen. Momenteel wordt een grensoverschrijdende oplossing gezocht in samenwerking met Duitsland. De brief geeft niet aan welke mogelijke extra capaciteit dit kan opleveren. De Luchtruimherziening loopt een fase achter op de ontwikkeling van de Luchtvaartnota. Het LBBL acht het noodzakelijk dat implicaties van deze begrenzing en fysieke capaciteitsbeperking volledig en in samenhang worden beschreven en beoordeeld in relatie tot het “groei-verdienmodel” in zowel de Luchtvaartnota als de daarbij behorende plan-Mer.

Paragraaf 2 - Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO₂-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

8. De CO₂-emissiereductieopgave voor de Nederlandse samenleving, zoals overeengekomen en vastgelegd in 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.
9. 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]
10. 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

11. 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

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

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

12. 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.
13. 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.
14. 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 oenschouw worden genomen.
15. 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

16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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.
21. 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.

Paragraaf 3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving, de volksgezondheid en de natuur

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

22. Over ruimtelijke kwaliteit en gezondheid gesproken: het waarneembaar verminderen van herrie en vuile lucht draagt bij aan een aantrekkelijke en gezonde 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.
23. 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

24. Het schadelijk effect van een hoge en langdurige geluidbelasting op de gezondheid is wetenschappelijk vastgesteld. Het LBBL adviseert ter bescherming van de volksgezondheid de WHO-richtlijn (45dB Lden en 40dB Lnight) over te nemen als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidsoverlast door vliegverkeer in gang te zetten.
25. Verbetering van navigatietechniek biedt mogelijkheden om voorgeschreven vliegroutes veel nauwkeuriger te volgen en vliegen over bevolkingsconcentraties terug te dringen. Of en hoe deze mogelijkheden worden benut moet per luchthaven worden overeengekomen; het LBBL doet hierover geen uitspraken. Wettelijk moet worden vastgelegd dat indien gebruik gemaakt wordt van (een set) nauwkeurig te volgen vaste vliegroutes, de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.
26. Er dient 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.
27. 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 hindernormen, waarin bijvoorbeeld ook betrokken worden aspecten als piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, tijdsduur rustperiodes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon/huishouden. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd.
28. Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.
29. 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 en natuurkwaliteit: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

30. 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.

31. Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd.
32. 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.
33. 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.
34. 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. Net als bij inrichtingen moet alle geëmitteerde stikstof, dus zowel onder als boven de 900 meter, worden meegerekend.

Paragraaf 4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik

35. 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).
36. 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 Groningen Airport geheel en sluit Maastricht Aachen Airport zo spoedig mogelijk voor groothandelsverkeer.
37. 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.

Paragraaf 5 – De participatie van omwonenden

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

38. 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.

39. 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.
40. 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.
41. 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>

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

Deze bijlage bevat een nadere toelichting op en uitwerking van de zienswijze van het LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota en het bijbehorende Plan-MER

Inhoudsopgave bijlage 1

1. De titel van de nota dekt de lading niet

- 1.1. Nieuwe beleidskoers blijkt voorzetting van het oude 'mainportbeleid' (streven naar volumegroei)
- 1.2. Volumegroei is nergens voor nodig en staat haaks op de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord

2. De moeilijke weg naar het tijdig realiseren van reductiedoelstellingen voor CO₂-emissie

- 2.1 ICAO met haar CORSIA-systeem botst met de CO₂-emissiereductie volgens het Parijse Klimaatakkoord
- 2.2 Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart
- 2.3 LBBL: de rijksoverheid moet waarborgen dat de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord tijdig worden gehaald
- 2.4 Minister negeert belangrijk aanbeveling van de Commissie voor de milieueffectrapportage

3. Mogelijkheden en beperkingen van alternatieve brandstoffen en (hybride-) elektrisch vliegen

- 3.1 De uitzonderingspositie van vliegtuigbrandstoffen en alternatieven
- 3.2 Biokerosine en certificering
- 3.3 Synthetische brandstoffen
- 3.4 (Hybride-) elektrisch vliegen
- 3.5 Duurzame alternatieven voor kerosine met een fossiele oorsprong zijn en blijven schaars

4. Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

- 4.1 Selectief omgaan met vliegbewegingen
- 4.2 LBBL vraagt van de politiek: stel de publieke belangen daadwerkelijk centraal

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

§ 1 Kiest het kabinet voor de noodzakelijke verduurzaming of zet ze het oude Mainportbeleid voort?

1.1 ‘Verantwoord vliegen’?

‘Verantwoord vliegen’ is de titel van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Deze titel dekt de inhoud niet, integendeel. De aangekondigde duurzaamheidsinspanning is volstrekt ontoereikend en wijkt sterk af van de klimaatopgave voor alle andere bedrijvigheid in Nederland; de milieuefficiëntie-winst gaat grotendeels verloren door onnodige volumegroei en het effect van alternatieve brandstoffen wordt veel te optimistisch ingeschat.

1.2 Nieuwe beleidskoers blijkt een voorzetting van het oude ‘mainportbeleid’ (streven naar volumegroei)

In de inleiding van de Ontwerp Luchtvaartnota (pag. 7) geeft de minister een nieuwe beleidskoers voor de luchtvaart aan: *“De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Deze koers geeft houvast voor alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart. Het biedt een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Op die manier doet Nederland waar het goed in is: koploper zijn waar een wereldwijde verandering in de luchtvaart op komst is.”*

In het verdere verloop van dit Ontwerp blijkt deze rol als koploper fors tegen te vallen. Nederland gaat gewoon mee met de landen die in ICAO een te kort schietend programma voor CO₂-reductie van een immer doorgroeiende luchtvaart zijn overeengekomen.

Het kabinet verzet zich niet tegen de te kort schietende duurzaamheidsinspanningen van de sector en staat verdere groei toe in de vorm van extra passagiersvervoer. De minister van IenW bereidt in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 de weg voor verdere volumegroei van de luchtvaart op Schiphol. Dit betreft groei van alle passagiersvervoer, waaronder transfers en excessief goedkoop massatoerisme, naar alle mogelijke bestemmingen in Europa en de wereld. Deze volumegroei komt neer op de voortzetting van het oude mainportbeleid dat op autonome groei van Schiphol gericht was.

Echter: het mainportbeleid is formeel afgeschaft. Voortzetting van dit oude beleid zou een aanzienlijke uitbreiding van de luchthaven vergen, ten koste van de externe veiligheid, de leefomgeving, het klimaat en de natuur. Nergens is de maatschappelijke noodzaak van volumegroei aangetoond.

1.3 Volumegroei is nergens voor nodig en staat haaks op de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord

De grote emissie van de Nederlandse luchtvaartsector vormt een ernstige bedreiging voor het behalen van de nationale CO₂-reductie-opgave voor 2030 en voor 2050. Veel Nederlandse bedrijvigheid heeft een internationaal karakter. Luchtvaart is daarin niet uitzonderlijk en dit kan geen reden zijn luchtvaart uit te zonderen van de doelstellingen van het Parijse klimaatakkoord.

Het publieke belang van luchtvaart is dat het in combinatie met grond- en maritiem vervoer de verbindingsschakel vormt met Europa en de rest van de wereld. De Ontwerp Luchtvaartnota vat dit belang goed samen: *“Nederland goed verbinden”*. De Nederlandse luchtvaartsector en de samenleving als geheel hebben er alle belang bij dat de minister van IenW een toekomstgerichte en robuuste Luchtvaartnota opstelt waarin wordt aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn en hoe zal worden opgeschaald als de omstandigheden of de behaalde resultaten dat nodig maken.

Beperking van het verkeersvolume mag in dit maatregelenpakket niet ontbreken. Om daarin keuzes te kunnen maken is meer inzicht nodig in het verbindingen netwerk en de omvang van het niet-excessieve vervoer van zakelijke en particuliere passagiers van/naar Nederland. In het licht van de klimaatopgave vindt het LBBL dat Nederlandse luchthavens moeten stoppen met het accommoderen van vliegverkeer dat drijft op Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

extreem lage prijzen, vliegverkeer dat hoofdzakelijk drijft op overstappassagiers en vliegverkeer waarvoor goede grondverbindingen beschikbaar zijn.

§ 2 De moeilijke weg naar het tijdig realiseren van reductiedoelstellingen voor CO₂-emissie

2.1 ICAO en haar CORSIA-systeem botst met de CO₂-emissiereductie volgens het Parijse Klimaatakkoord

Bij het verdrag van Kyoto werd de luchtvaart buiten het verdrag gehouden. Luchtvaart werd aan ICAO overgelaten. Dat heeft een grote toename van de klimaatimpact van de luchtvaart niet voorkomen.

Ook nu organiseert ICAO veel bijeenkomsten. Het meest recente jaarverslag 2019¹ is een heel optimistisch geformuleerd document van bijna 400 pagina's vol informatie over technische mogelijkheden en positieve klimaatopties. In de inleiding schrijft de president van ICAO:

“In 2010, ICAO Member States gave a strong mandate and a roadmap to the Organization to act on climate change. International aviation became the first global sector to adopt global aspirational goals for CO₂ emissions – two per cent fuel efficiency improvement annually, and carbon neutral growth from 2020 – and a “basket of measures” to progress towards these goals.”

De hierin genoemde 2 procent jaarlijkse verbetering in de efficiency van brandstofverbruik is niet realistisch. In werkelijkheid is de verbetering ongeveer 1 procent per jaar, wat ook in het Ontwerp voor de toekomst is aangenomen. In de “basket of measures” wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota vooral hoog opgegeven over de mogelijkheid van alternatieve brandstoffen. Het eindresultaat in 2050 wijkt sterk af van het klimaatakkoord van Parijs.

Het systeem dat deze reductie mogelijk moet maken heet CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.² Dit betekent dat emissierechten elders gekocht worden bijvoorbeeld van bedrijven die hun uitstoot significant verminderd hebben. Dat is dus per saldo geen vermindering van uitstoot. Recent (in juni 2020) heeft de ICAO op initiatief van de IATA de invoering van CORSIA met enige jaren uitgesteld vanwege de Coronacrisis. Dat leidt tot verdere verzwakking van dit toch al zwakke reductiesysteem.

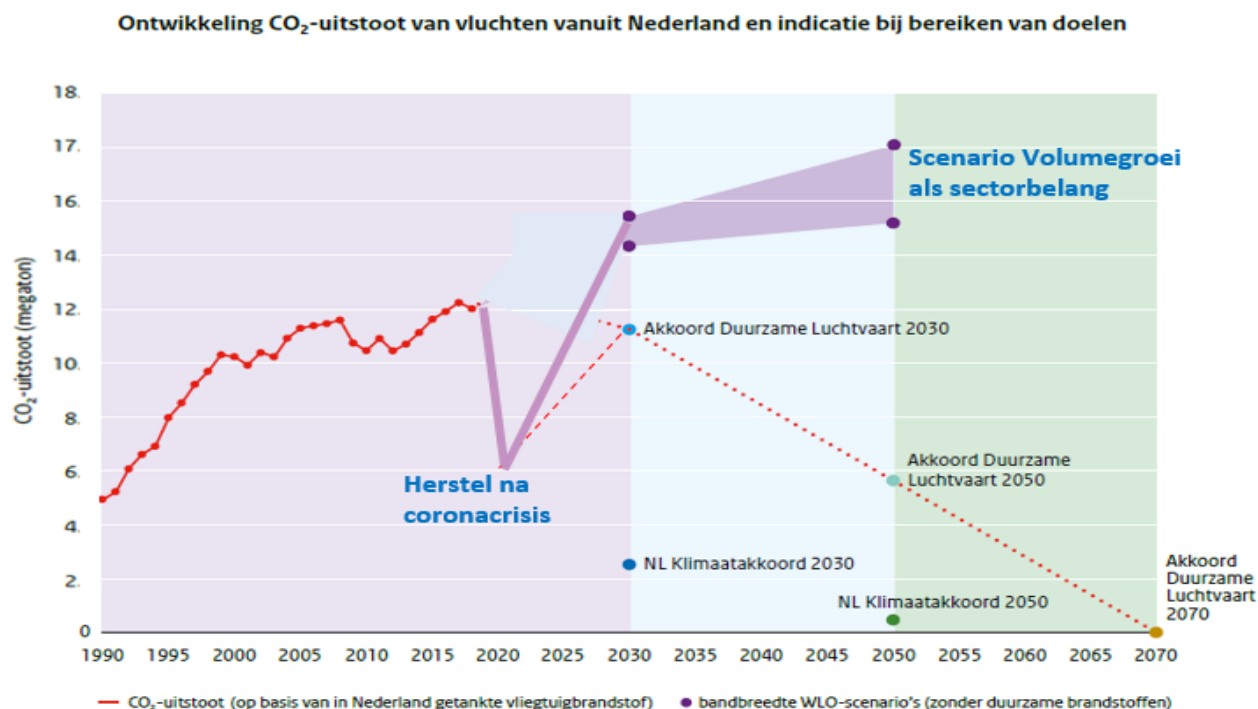
Volgens het nog vast te stellen *Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart* is de aldus groeiende luchtvaart weinig duurzaam. Dat wordt ook in de toekomst niet beter, zo blijkt uit figuur 5.1 in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Figuur 1 hieronder geeft dezelfde figuur 5.1 uit de Ontwerp- Luchtvaartnota weer, maar dan aangepast voor de gevolgen van de Coronacrisis en de uitstootwaarden zijn gecorrigeerd.

¹ 2019 ICAO (2019) *Environmental Report aviation and environment. Destination Green, The Next Chapter.* https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp430_en.pdf

² Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. (2020) Hoofdstuk 6, pagina 239 e.v.)
Zienswijze LBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

Figuur 1. Reductie van CO₂-uitstoot bij terugkeer naar volumegroei na de coronacrisis



De rood gestippelde lijn in figuur 1 laat zien dat de CO₂-uitstoot in 2030 naar verwachting circa 2,5 keer hoger zal zijn dan in 1990, terwijl op basis van het Parijse Klimaatakkoord een daling met circa 50% noodzakelijk is. De rood gestippelde lijn laat ook zien dat in 2050 de CO₂-uitstoot van de luchtvaart niet (zoals in de rest van Nederland) 95 procent lager zal liggen (vergeleken met 1990), maar 20 procent hoger.

Dit heeft alles te maken met de keuze voor het reductiebeleid volgens het CORSIA-systeem dat door de ICAO is ontwikkeld. (Zie ook § 3.4.2). Onder druk van IATA is dit systeem zodanig ingericht dat de mondiale luchtvaart elk jaar met 4 tot 5 procent kan blijven groeien. Voorlopig is het technologisch onmogelijk de opwarmeffecten van fossiele kerosine substantieel te verlagen en moet de sterk toenemende uitstoot van de mondiale luchtvaart van rijke westerse landen gecompenseerd worden met -soms dubieuze- compensaties in onder andere ontwikkelingslanden. ICAO vertrouwt voor de toekomst vooral op biobrandstof en zuiniger vliegen; de minister voegt daar elektrisch vliegen aan toe.

Onze conclusie: het CORSIA-systeem schiet ernstig tekort als instrument om de Parijse klimaatdoelstellingen te halen.

2.2 Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart

Ondanks het te kort schietende CORSIA-systeem noemt de minister de reductie toch “fors”. Zij stelt voor het onderhavige Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart als definitief akkoord vast te stellen. Als dat gebeurt is de uitzonderingstoestand voor de luchtvaartsector nauwelijks meer te corrigeren. Zij belooft een actie te ondernemen om dit systeem in Europees verband te combineren met het ook op marktwerking gebaseerde EU-ETS. ICAO heeft intussen de aanval op het ETS ingezet en eist dat ETS ondergeschikt wordt gemaakt aan CORSIA.

De redenering dat CORSIA gekozen zou moeten worden vanwege internationale karakter van luchtvaart, gaat niet op. Het betreft opwarmeffecten van fossiele kerosine die in Nederland wordt gebunkerd in vliegtuigen die het Nederlandse luchtvaartbeleid moeten realiseren: Nederland voor de wereld bereikbaar te maken in

het belang van de Nederlandse economie en het Nederlandse vestigingsklimaat. Bovendien staat in de Ontwerp Luchtvaartnota: “Het Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart wint aan effectiviteit naarmate dit ook leidt tot internationale afspraken. Bovendien beperkt dit het risico op verstoring van het gelijke speelveld in de luchtvaartsector” (§ 5.1 Ontwerp Luchtvaartnota).

2.3 Kabinet moet tijdig behalen CO₂-reductiedoelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord zeker stellen

Het LBBL vindt dat het kabinet in de Luchtvaartnota en wettelijk moet vastleggen dat de Nederlandse luchtvaartsector tijdig aan het Klimaatakkoord van Parijs moet voldoen. Deze verplichting moet in een tijdpad met kwantitatieve reductiedoelen worden vastgelegd. Als uit monitoring blijkt dat de resultaten achterblijven, moet tijdig worden bijgestuurd. De rijksoverheid moet de wettelijke bevoegdheid krijgen om indien dat nodig is om de vastgelegde reductiedoelen tijdig te halen, krimp van vliegbewegingen op te leggen.

2.4 Minister negeert belangrijk aanbeveling van de Commissie voor de milieueffectrapportage

In de Ontwerp Luchtvaartnota noemt de minister een aantal aanbevelingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage en stelt “Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen.”³ Het advies van mei 2019 over krimp ten einde te voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs is echter in de Plan MER en de Ontwerp Luchtvaartnota niet overgenomen. De motivering daarvoor ontbreekt. Hier maken wij bezwaar tegen.

Bovendien weigert de minister verantwoordelijkheid te nemen voor het oplossen van duurzaamheidsproblemen: “De luchtvaartsector is van oudsher sterk in innovatie en vermindert daarmee de negatieve effecten. Vliegtuigen worden steeds zuiniger, stiller en schoner. Maar het aantal vliegtuigbewegingen zou in de toekomst ook weer zo snel kunnen gaan groeien, dat de geluidshinder en de vervuilende stoffen toch toenemen. Dit geldt ook voor broeikasgassen die bijdragen aan klimaatverandering.”⁴

Een luchtvaartbeleid dat werkelijk ‘Slim en duurzaam’ wil zijn laat een dergelijke groei niet toe en gaat voor effectieve maatregelen, die de CO₂-uitstoot van de luchtvaart zodanig beperken dat ook deze sector voldoet aan het Klimaatakkoord van Parijs⁵ en de daarop gebaseerde Klimaatwet⁶.

³ Ibid pagina 107 onder Advies over NRD

⁴ Ibid pagina 8

⁵ VN-Klimaatakkoord van Parijs (2016). Dit is namens de 28 lidstaten van de Europese Unie door staatssecretaris Dijksma ondertekend. Het akkoord gaat per 2020 in.

⁶ In de Klimaatwet van 2020 komt luchtvaart niet voor. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042394/2020-01-01>. Een nationaal doel voor het terugdringen van broeikasgassen is 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

§3 Mogelijkheden en beperkingen van alternatieve brandstoffen en (hybride)elektrisch vliegen

3.1 De uitzonderingspositie van vliegtuigbrandstoffen en alternatieven

De bunkers (opslagplaatsen) voor de lucht- en scheepvaart gelden als extraterritoriaal, d.w.z. vallen buiten het gebied van een staat, omdat ze geen deel uitmaken van het Nederlandse energiebudget. Mede daarom wordt hierop geen BTW en accijns geheven.

Vooralsnog moeten verduurzamingsslagen intraterritoriaal, d.w.z. door nationale staten, worden gemaakt. Het LBBL vindt dat de brandstofbunkers voor vliegverkeer die zich op de Nederlandse bodem bevinden in de Nederlandse energieboekhouding thuishoren, intra-territoriaal dus.

Alternatieve vliegtuigbrandstoffen verkeren niet in een gelijkwaardige concurrentiepositie met kerosine uit fossiele bron. De biokerosine-fabrieken en de wind- en zonneparken die aan die verduurzaming van de luchtvaartsector kunnen bijdragen, vallen wel onder de Nederlandse jurisdictie en onder het regime dat geldt voor verduurzaming van huizen, scholen, fabrieken en elektrische auto's.

Naast financiële belemmeringen spelen ook ruimtelijke beperkingen een rol. Geschikte biomassa en wind- en zonlocaties zijn schaars en leidt tot concurrentie tussen sectoren die duurzame brandstoffen nodig hebben. De concurrenten opereren echter in een ongelijk speelveld. Luchtvaartsector betaalt geen accijns en hoeft geen BTW af te dragen. Het is het gebruikelijke verhaal waarbij de lusten aan de sector toevallen en de lasten door de samenleving worden opgebracht.

Het LBBL vindt dat de meerkosten van alternatieve brandstoffen volledig in de prijs van de tickets moeten worden doorberekend. Subsidie vinden wij onwenselijk.

3.2 Biokerosine en certificering

Op zich brengen biokerosine en synthetische brandstoffen aanzienlijke voordelen voor het klimaat en bepaalde voordelen voor de luchtkwaliteit met zich mee. Het is daarom niet verkeerd deze brandstoffen een rol in de verduurzaming van de luchtvaart te geven. Anders echter dan in de Luchtvaartnota (14% bijmenging in 2030) en in het Actieplan Duurzame Luchtvaart (25PJ in 2030) moeten daarbij duurzaamheidsgaranties voorop staan en niet het bijmengen van een absolute of relatieve hoeveelheid brandstof.

Goede certificering van biokerosine moet leidend zijn. De Europese RED II-richtlijn (verbijzonderd in de materialen Annex IX A en B) vormt de ondergrens. De huidige RSB-certificering "waste and residues" (die dateert van vóór de RED II-richtlijn is) is te beschouwen als een aanvaardbaar voorbeeld. Dat geldt ook voor gelijkwaardige certificeringen voor Annex IX-materialen die mogelijk ontwikkeld worden. Bij doelgerichte productie van lignocellulose-leverende short rotation crops moet de ILUC-module toegepast worden.

3.3 Synthetische brandstoffen

De productie van synthetische brandstoffen (ook wel elektrofuels of Power to Liquid-fuels) vereist hele grote hoeveelheden duurzaam opgewekte elektriciteit. Bijvoorbeeld: in 2019 zou de behoefte aan volledig duurzaam opgewekte elektriciteit (uit zon en wind) voor vliegtuigbrandstof, na aftrek van omzettingsverliezen, ca 350 PJ bedragen. Dat komt dicht in de buurt van de totale Nederlandse elektriciteitsproductie in 2019 (412PJ) en overtreft verre het aandeel duurzaam opgewekte elektriciteit (in 2019 ongeveer 80PJ). Ter vergelijking, het Klimaatakkoord gaat uit van de productie van 180PJ wind op de Noordzee.

Het toevoegen van een extraterritoriaal energiebudget van ca 350PJ aan het totale Nederlandse energiebudget betekent ophoging van ongeveer 3050 naar ongeveer 3400PJ. De toevoeging concurreert met de productie van duurzame elektriciteit voor gangbare binnenlandse doelen (die wel accijns en BTW betalen).

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

Het is volstrekt onduidelijk hoe dat binnenlands of door import opgelost kan worden en dus is een politiek gestuurde rantsoenering nodig om de schaarse duurzame elektriciteit toe te delen. (De veel grotere scheepvaartbuffers zijn hier nog niet in betrokken.)

3.4 (Hybride) elektrisch vliegen

De Ontwerp Luchtvaartnota wekt grote verwachtingen van elektrisch aangedreven passagiersvliegtuigen voor de korte afstand. Bij gebrek aan gegevens valt over de energiebehoefte nog niet veel te zeggen. Het kabinet spreekt hier slechts in vage bewoordingen over. Vooralsnog beschouwt het LBBL dit als een niche voor de kortere afstanden. Elektrisch en hybride elektrisch vliegen vragen eveneens om duurzaam geproduceerde stroom en brandstof. Die is voorlopig zeer schaars.

3.5 Duurzame alternatieven voor kerosine met een fossiele oorsprong zijn en blijven schaars

Het is zeer onwaarschijnlijk dat de brandstofbehoefte van de luchtvaart in 2050 afgedekt kan worden met alleen maar biokerosine en synthetische kerosine. In de deel-publicatie bij de PlanMER “trends en ontwikkelingen” wordt dit ook erkend (pag. 20).

In dat document wordt overigens impliciet aangenomen dat vliegtuigen in 2050 op 100% synthetische kerosine kunnen vliegen. Lukt dat niet en het percentage bijmenging blijft op de huidige 50%, dan is de zelfopgelegde taak van 50% minder CO₂ sowieso niet haalbaar. Bovendien is wanneer men de gehele levenscyclus in ogenschouw neemt, de CO₂-emissie van biokerosine en synthetische kerosine veel kleiner dan van fossiele kerosine, maar niet nul.

Kortom, maximale benutting van duurzame productiemogelijkheden voor alternatieve kerosine zal niet leiden tot nul CO₂-emissie door vliegverkeer in 2050. Het is een waardevol hulpmiddel. Het is volstrekt voorbarig groei van vliegverkeer met de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen te onderbouwen.

16

§ 4 Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

4.1 Selectief omgaan met vliegbewegingen

De Ontwerp Luchtvaartnota begint met het noemen van publieke belangen, waaronder “Nederland goed verbonden”. Het publieke economisch/maatschappelijke belang behelst verbinding met de voor Nederland essentiële bestemmingen in de wereld. Dit betreft het normale vervoer van zakelijke en particuliere passagiers en vracht van en naar thuismarkt Nederland. Dit vervoer voegt waarde toe aan onze samenleving. Groei van het transferverkeer doet dat niet, al draagt een bepaalde mate van overstappende passagiers wel bij aan het in standhouden van vluchten naar de essentiële bestemmingen. Excessief goedkoop massatoerisme voegt helemaal geen waarde toe.⁷

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) heeft voor Schiphol een kwantitatieve verkenning gedaan naar de essentiële bestemmingen en het bijbehorende aantal vluchten die voor deze verbinding noodzakelijk zijn.⁸

Deze selectieve keuzen die WTL maakt in haar verkenning beperken het noodzakelijke luchtverkeer tot minder dan 400.000 vliegtuigbewegingen. Ongeveer 110.000 vluchten en bijna 100 bestemmingen zijn niet essentieel

⁷ Zie ook Rli, *Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegroute* (2019)

⁸WTL (juni 2020). *Voortzetting verouderd groeibeleid blokkeert een nieuwe koers voor Schiphol*
https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar_Luchtvaartnota_2020_-_2050_03062020.pdf

volgens de eisen die de Ontwerp Luchtvaartnota aan deze verbinding stelt. Op deze manier worden de publieke belangen optimaal behartigd en wordt een hogere mate van duurzaamheid bereikt.

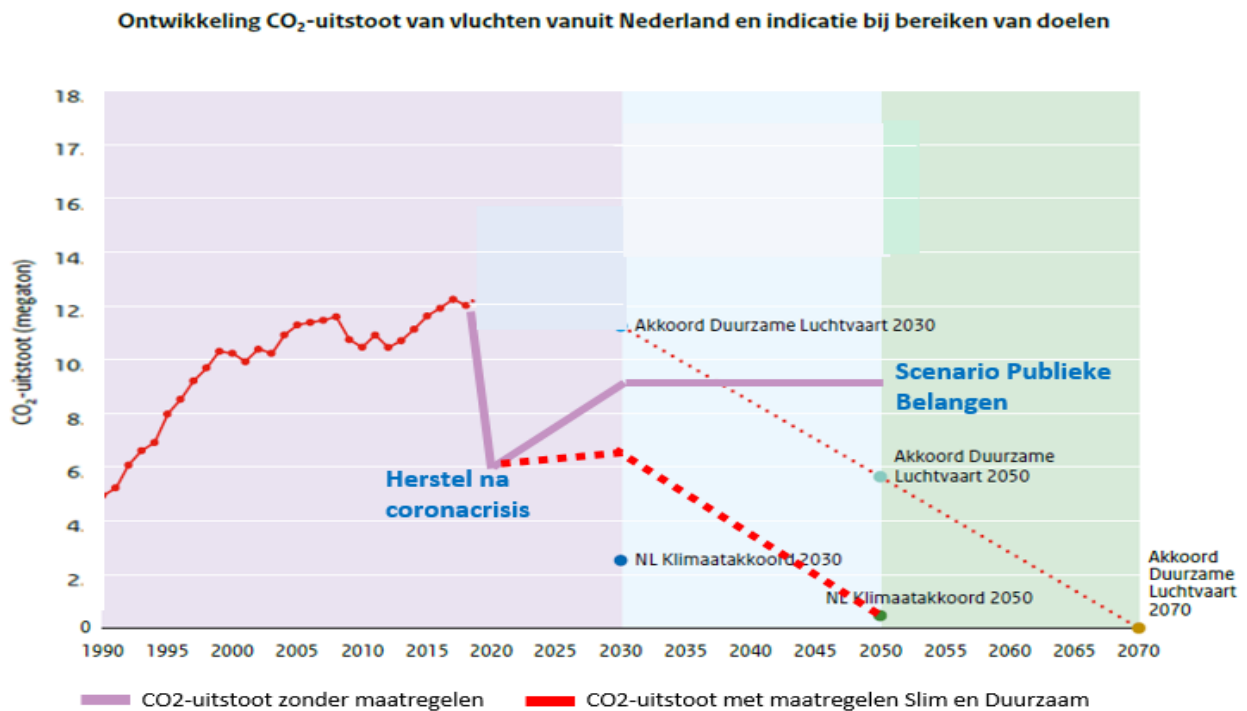
Het huidige Schiphol beschikt na 35 jaar mainportbeleid over ruim voldoende capaciteit voor dit geselecteerde gedeelte van het passagiersvervoer en in de komende decennia is geen sprake van schaarste.

Ook bij de regionale luchthavens Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport is sprake van veel vervoer van excessief goedkoop massatoerisme dat weinig of geen waarde toevoegt aan de regionale samenleving. Deze vliegbewegingen moeten worden uit-gefaseerd.

4.2 LBBL vraagt van de politiek: stel de publieke belangen daadwerkelijk centraal

Het publieke belang “Nederland goed verbonden” en het publieke belang “Nederland duurzaam” vallen te combineren en op die manier is het bovendien mogelijk in de pas te komen met de CO₂-reductiedoelstellingen doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De sleutel daarvoor is kiezen voor het selectieve scenario voor internationale verbinding van Nederland in plaats van het “groei-verdienmodel” ten gunste van de sector. Zie figuur 2 hieronder.

Figuur2. Reductie van CO₂-uitstoot in het scenario Publieke Belangen na de coronacrisis



Het blijkt namelijk dat toepassing van de maatregelen uit het sectorplan *Slim en Duurzaam* in combinatie met een permanent nationaal plafond van 400.000 vluchten in 2030 de volgende reductieresultaten kan opleveren:

- in 2030 bijna halvering van de uitstoot vergeleken met 2019 (dus niet t.o.v. 1990)
- in 2050 meer dan 95 procent reductie van de uitstoot in 1990.

Uit bovenstaande blijkt dat het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (n.a.v. de NRD) betreffende het uitwerken van een alternatief dat voldoet aan de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord mogelijk is. Dit betekent wel dat aan het uitgangspunt moet worden vastgehouden dat de luchtvaartnota en luchtvaartbeleid gebaseerd wordt op een scenario waarin de ‘publieke belangen’ centraal staan.

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Deze bijlage bevat een nadere toelichting op en uitwerking van de zienswijze van het LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota en het bijbehorende Plan-MER

Inhoudsopgave bijlage 2

- 1. Hoe wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota omgegaan met het publiek belang van de ‘aantrekkelijke en gezonde leefomgeving’?**
 - 1.1 Waarom blijft de regionale consensus over 30% krimp van (de oppervlakte van) de geluidszone van vliegveld Eindhoven buiten beeld?
- 2. Aanpak vermindering luchtverontreiniging**

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

§ 1 Hoe wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota omgegaan met het publiek belang van de ‘aantrekkelijke en gezonde leefomgeving’?

“De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid van de mensen in die omgeving. Die kwaliteit bepaalt ook mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen en is daarmee ook belangrijk voor onze welvaart. Daarom is het belangrijk dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Het kabinet wil de burgerluchtvaart, zo mogelijk, net als andere sectoren behandelen. Met bijbehorende verplichtingen en beperkingen. Met grenzen die, naast veiligheid en klimaat, ook rekening houden met de gezondheid en de hinder voor mensen en verstoring van de natuur. Daarmee volgt de Rijksoverheid het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019).” (Luchtvaartnota, pag. 45)

Overigens wordt hier impliciet ook het omgekeerde beweerd. Herrie en giftige lucht jagen talent weg dat een keus heeft, en dat is uiterst onaangenaam voor het vestigingsklimaat. Een expat die zijn/haar gezondheid liefheeft zoekt een omgeving op met schone lucht en zonder geluidsoverlast.

In hoeverre garandeert de Luchtvaartnota deze aantrekkelijke vestigingsomgeving?

- Bevat de tekst tastbare handelingen die de herrie en de luchtkwaliteit met een kwantificeerbaar resultaat binnen een vastgestelde termijn verbeteren? Nergens.
- Bevat de tekst betrouwbare wetenschappelijke prognoses van onafhankelijke instellingen over wat er autonoom gaat gebeuren? Nee.
Een illustratie hiervan. Het geluidsverhaal drijft bijvoorbeeld op een beweerde jaarlijkse geluidswinst van 1% die niet te controleren valt. De bronverwijzing in de Plan-MER (pag. 75) is een wetenschappelijke aanfluiting. “Clean Sky, 2017” heeft niet meer waarde dan “Openbare bibliotheek, 2017”. Het verwijst naar een jaarlijkse brei aan honderden documenten die ook nog eens allemaal opgesteld zijn door of in opdracht van de direct belanghebbende geluidsproducenten. De natte vinger doet het niet slechter.
- Staat er dat wij minder nachtvluchten krijgen? Nee. Het Rijk onderzoekt wat dat zou kosten en of het mogelijk is en zo ja, in welke mate. (pag. 45)
- Beweringen worden zonder enig bewijs gedaan, zoals dat elektrisch vliegen 30% minder geluid veroorzaakt (pag. 47). Verwezen wordt naar de Plan-MER en die geeft geen enkele bron. Mogelijk is de bewering waar, maar er is in de stukken geen spoor van bewijs te vinden.

Met andere woorden, de onderbouwing van belangrijke beweringen en beloftes in deze Ontwerp-luchtvaartnota is niet navolgbaar. Dit leidt in het politieke debat tot glijden en glibberen op een beijzeld startbaan.

1.1 Waarom blijft de regionale consensus over 30% krimp van (de oppervlakte van) de geluidszone van vliegveld Eindhoven buiten beeld?

Daar waar al wel een stevige afspraak over verbetering van het leefmilieu is gemaakt is met een getal erbij, blijft die onvermeld. Trots brengt de minister naar voren dat er breed draagvlak is voor het advies van Pieter van Geel over de toekomst van Eindhoven Airport. De trots is op zich terecht. De Luchtvaartnota vermeldt echter niet dat het brede draagvlak is gebaseerd op de regio-brede consensus die Van Geel deed adviseren de oppervlakte binnen de 35Ke- geluidscintour in 2030 te laten afnemen met 30% (ten opzichte van 2019). De

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

Luchtvaartnota verzuimt ook te melden dat deze contour ten tijde van het advies al was overschreden. (pag. 47)

En uit de jaarverslagen 2017 t/m 2019 van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en de MLA (Militaire Luchtvaart Autoriteit), wier taak het is om bij Eindhoven Airport op het naleven van de regels toe zo zien (pag. 47), zijn geen handhavende activiteiten af te leiden.

§ 2 Aanpak vermindering luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging door straalverkeersvliegtuigen kan op vier manieren verminderd worden.:

1. Minder vliegkilometers (als de som van minder vaak en minder ver vliegen en minder vluchten). (Zie de uitwerking in eerdere paragrafen.)
2. Minder brandstof per vlucht. Dat betekent vooral zuiniger vliegen en een betere organisatie van het luchtruim, bijvoorbeeld door nauwkeuriger gedefinieerde aan- en afvliegroutes (die mogelijk gemaakt zijn door modernere navigatie)
3. Minder luchtvervuiling per eenheid van brandstof, dus betere brandstof.
 - a. Minder ultrafijnstof: biokerosine en synthetische kerosine zijn in ongemengde toestand zo goed als zwavelvrij en produceren om die reden bij verbranding minder ultrafijn stof, voor zover dat zwavel bevat.
 - b. Minder roet: biokerosine en synthetische kerosine bevatten in ongemengde toestand weinig of geen aromatische verbindingen, waardoor ze bij verbranding minder roet produceren.
 - c. Klimaatvoordeel: biokerosine en synthetische kerosine hebben onder zekere voorwaarden en binnen bepaalde grenzen ook klimaatvoordelen. (Zie ook de paragrafen over de klimaatopgave.)
4. Elektrificatie van grondoperaties. Deze is voorzien voor 2030 (een van de weinige ambities met een concreet getal erbij). Het LBBL vindt 2030 te laat en wil hier het jaartal 2025 zien staan.

20

Hierbij moet worden afgezien van normopvulling en in plaats daarvan het ALARA-principe worden gevolgd.

De praktische toepassing van deze oplossingsrichtingen vereist onder meer:

- een betrouwbaar meetnet voor luchtverontreiniging dat de specifieke vervuiling door straalmotoren registreert, waarbij de metingen gekoppeld worden aan individuele vliegtuigpassages en de technische kenmerken daarvan;
- een normering emissies e/o concentraties ultrafijn stof en roet;
- permanente monitoring en actieve handhaving in combinatie met forse sancties.

Niet alleen vliegbewegingen en grondoperaties op het vliegveld veroorzaken veel luchtvervuiling. Autoverkeer van en naar vliegvelden dragen daar ook aan bij. Deze luchtvervuiling moet op de voor het wegverkeer gebruikelijke wijze verminderd worden: overheveling van autoverplaatsingen naar comfortabel OV, schoner wegverkeer enz.