

Geachte leden van de Tweede Kamer,

Woensdag a.s. vindt het Algemeen Overleg Luchtvaart plaats. De toekomstplannen van Schiphol en regionale luchthavens zoals Lelystad staan daarbij centraal. Met deze brief willen wij u informeren over de dreigende impact op de klimaatdoelen, de gezondheidsschade van omwonenden en de aantasting van natuurgebieden. Wij vragen u bij het kabinet aan te dringen op:

De uitwerking van een duurzame ontwikkelstrategie voor de Nederlandse luchtvaartsector die:

- Houdbaar is binnen het afgesproken klimaatdoel van 1,5 graad.
- Geen toename van de gezondheidsschade van (ultra)fijn stof met zich mee brengt.
- Daarbij alle mogelijke sturingsinstrumenten te bezien, inclusief fiscale incentives.

Geen uitbreidingsplannen toe te staan, zonder voldoende concrete maatregelen om de totale uitstoot in lijn met het benodigde reductiepad te brengen.

3. Een plan uit te werken voor een maximale benutting van hogesnelheidstreinen voor de korte en middellange afstand (investeringen in infrastructuur en voorzieningen. De klimaatstrategie voor de luchtvaart op te nemen in het transitiepad mobiliteit van de energie-agenda en het Nederlandse plan voor de implementatie van het Parijse klimaatakkoord.

Groei als norm?

De afgelopen tijd heeft de luchtvaart in Nederland veelvuldig het nieuws gehaald, onder andere vanwege de drukte op Schiphol en de uitbreiding van vliegveld Lelystad. Daarbij lijkt de discussie vooral te gaan over hoe luchtvaart verder kan groeien. Een zorgwekkende ontwikkeling, waarbij de forse groei van het vliegverkeer de afgelopen jaren, en de daarbij horende CO₂-uitstoot, geluidsoverlast en uitstoot van schadelijk ultrafijnstof[i], voor lief wordt genomen. Nu loopt Schiphol tegen zijn milieu- en geluidsgrenzen aan[iii] -vorig jaar 63 miljoen passagiers, bijna 500.000 vluchten [ii]- en pleit Schiphol samen met VNO-NCW voor nog meer groei. Daarnaast is uitbreiding van Lelystad in het vizier. Dat is additioneel en komt dus neer op een verdere toename van het totaal aantal vluchten.

Het zou goed zijn om eens stil te staan bij de implicaties van eventuele groei: wat betekent dit voor de aanpak van klimaatverandering en de anderhalve graad doelstelling? Wat zijn de gevolgen voor omwonenden? Hoe lang blijft het mantra dat Schiphol zorgt voor economische groei en dus moet blijven groeien nog zwaarder wegen dan gezondheid, leefomgeving en toekomst?

Klimaatverandering: luchtvaart buiten schot?

Ondanks dat de luchtvaart wereldwijd 5% van alle broeikasgassen uitstoot, valt deze sector (samen met scheepvaart) buiten het Parijs-akkoord en de Nederlandse klimaatdoelen. Door stevige lobby bleef de sector buiten schot. Dat is zeer problematisch, omdat op dit moment beleid vanuit de EU en ICAO volstrekt onvoldoende is om de bijdrage van de luchtvaartsector aan het klimaatprobleem aan te pakken. Daarnaast wordt de uitstoot van de luchtvaart niet meegenomen in de statistieken waarop Nederland haar klimaatbeleid baseert, waardoor de uitstoot grotendeels 'onzichtbaar' blijft voor beleidsmakers. Internationale afspraken over

toerekening veranderen niets aan het feit dat deze uitstoot bijdraagt aan klimaatverandering. Daarom heeft CE Delft, in opdracht van Natuur & Milieu, Greenpeace, Milieudefensie^[iv]onderzocht wat precies de uitstoot is en wat er moet gebeuren om aan het Parijsakkoord te voldoen. Een aantal cijfers en vooruitzichten:

- In 2010 nam de luchtvaart 8,7 Mton CO₂ uitstoot voor haar rekening. Dat is ruim 4% van de totale uitstoot. Daarbij moet vermeld worden dat de klimaatimpact van vliegen per saldo twee keer zo groot is: op grote hoogte is het klimaateffect van luchtvaart hoger door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen en wolkenvorming. Het totale effect op het klimaat is grofweg tweemaal zo groot als dat van de CO₂-uitstoot.
- Het aantal vliegkilometers van en naar Nederland zal in 2050 circa 2 tot 2,5 keer zo groot zijn als in 2013. In 2050 zal de CO₂-uitstoot van luchtvaart ongeveer 13 Mton bedragen, uitgaande van een zeer optimistische efficiencywinst van 30 tot 37% tussen 2013 en 2050. Daarbovenop komt de 'dubbele' klimaatimpact door vliegen op grote hoogte.

Het realiseren van een toekomstvisie op luchtvaart die rekening houdt met het klimaat is hard nodig. Zonder ingrijpen zal het aandeel van CO₂ uitstoot vanuit de luchtvaart blijven groeien, daar waar reductie heel hard nodig is. Andere sectoren kunnen niet voldoende reduceren om voor de extra CO₂ uitstoot van luchtvaart te compenseren. Het Parijs akkoord raakt steeds verder uit zicht. Om te blijven koersen op het 1,5 gradendoel uit het Klimaatakkoord, moet de luchtvaart vanaf 2020 2% per jaar minder uitstoten. Vanaf 2035 moet 45% van de resterende energievraag van de luchtvaart bestaan uit duurzame (bio)brandstoffen of anders verdere volumereductie. De urgentie om in te grijpen is echter nog niet terug te zien in het huidige overheidsbeleid en discussie omtrent de sector. Daarom stellen we graag een aantal maatregelen voor:

Mogelijke overheidsmaatregelen:

- Een verdere uitbreiding van luchthavens niet toestaan. Enkel als in de toekomst een technologie wordt ontwikkeld die daadwerkelijk de CO₂ uitstoot substantieel verlaagd, kan mogelijk weer sprake zijn van uitbreiding.
- De vervuiler betaalt. Op dit moment wordt er geen btw geheven over vliegtickets en geen accijns op kerosine. Terwijl in Europa gemiddeld 48 cent belasting per liter brandstof wordt betaald voor wegverkeer, wordt er over kerosine nul belasting geheven. Het is absurd dat naar Londen vliegen goedkoper is dan de trein pakken, maar de luchtvaart geniet een oneerlijk concurrentievoordeel. Het beprijzen van kerosine en invoer van een vliegtax zouden passende maatregelen zijn om de vervuiler te laten betalen.
- Duurzamer alternatief bieden voor reizigers: inzet op hogesnelheidstreinen. Verder Europees regelen dat treintickets en vluchttickets in eenzelfde systeem gekocht kunnen worden, zodat veel aansluitende vluchten over korte afstanden kunnen worden vervangen door aansluitende treinreizen. Aanvullend het onderzoeken van de mogelijkheid om korte afstandsvluchten te weren en hoger te beprijzen.
- Pleiten in Europa voor opname alle CO₂-uitstoot van vliegverkeer in EU-ETS met een jaarlijks dalend maximum op emissierechten.

We hopen dat u de bovenstaande punten tijdens het Algemeen Overleg bij de staatssecretaris onder de aandacht brengt.

Met vriendelijke groet,

Faiza Oulahsen
Campagneleider Klimaat & Energie
Greenpeace