



Geacht kamerlid,

25 januari bespreekt u, tijdens het algemeen overleg luchtvaart, de ontwikkelingen voor de luchtvaart; de plannen voor Lelystad, Maastricht en de luchtvaart als geheel. Er speelt veel; de uitbreiding van Lelystad en de toekomst van Schiphol, de effecten op geluidsoverlast, de gezondheidsschade van ultrafijn stof, verstoring van natuurgebieden en schade voor recreatiebedrijven. Maar ook de aanpak van het klimaatprobleem van de luchtvaart wordt steeds urgenter. Met een goed reden. De Co2 emissies moeten praktisch naar nul om de klimaatdoelen uit Parijs te halen. Maar de klimaatschade van de luchtvaart in Nederland dreigt bijna te verdubbelen, als we geen extra beleid inzetten.

Ons verzoek is daarom; vraag de minister om:

1. In de luchtvaartnota een echt toekomstbestendig plan voor de luchtvaart te ontwikkelen.
2. Een alternatief toekomstscenario uit te werken met inzet van hoogwaardige trein en bus verbindingen voor de kortere afstanden.
3. Ervoor te zorgen dat de besluitvorming over Lelystad en Schiphol passen in dit perspectief, samen met deskundigen, bewoners- en milieuorganisaties en betrokken gemeenten.
4. De luchtvaart integraal onderdeel van het nationale klimaatplan voor de mobiliteitssector te maken.

De klimaatdoelen en gezondheidsdoelen vragen om veel meer dan alleen het beperken van de geluidsoverlast en het opnieuw inrichten van de luchtvaart. Zo lijkt de 50-50 regel voor de ontwikkeling van de luchtvaart alleen over geluid te gaan. Wat nodig is, is het ontwikkelen van een nieuw, gezond en toekomst- en klimaatbestendig perspectief voor internationaal reizen en de positie van de luchtvaart.

Klimaatimpact van de luchtvaart

Het klimateffect van de luchtvaart in Nederland bedroeg 17 Mton CO₂ in 2010. Dat komt overeen met de helft van de klimaatuitstoot van het wegverkeer, de binnenvaart en speciale voertuigen samen (33Mton) en 7% van de totale uitstoot in Nederland. In 2050 nemen de klimaatemissies van de luchtvaart in Nederland, als we niets extra's doen nog eens tot 170% toe (30Mton). Dat blijkt uit het onderzoek '[Klimaatbeleid Mobiliteit op de kaart](#)' van CEDelft, 2017. Voor andere sectoren zoals het wegverkeer, de industrie en woningen worden plannen ontwikkeld om de emissies naar vrijwel 0 terug te brengen. Voor de luchtvaart is tot nu toe de enige afspraak om vanaf 2021 de toename van de klimaatemissies te compenseren, bijvoorbeeld door de aanplant van bossen.

De klimaatdoelen van Parijs kunnen we dus niet halen zonder grote veranderingen in de luchtvaart. Onderzoek¹ laat zien technische oplossingen nodig zijn, maar bij lange na niet genoeg opleveren om de klimaatschade voldoende terug te dringen. Denk bijvoorbeeld aan efficiëntere vliegtuigen, inzet van duurzame biobrandstoffen en andere alternatieve brandstoffen. We moeten daarom ons nu voorbereiden op een transitie naar minder vliegen, schoner vliegen en meer en beter internationaal treinverkeer. Inzet in mondiale overleggen en Europa is nodig, maar dat zal niet snel genoeg gaan. Op Nationaal en regionale schaal is nu al inzet nodig. Doen we dat niet, dan koersen we aan op te grote klimaatschade en een abrupte stop op

¹ Van o.a. CEDelft en Tudelft (Paul Peeters en Joris Melkert)

vliegverkeer in de toekomst zonder dat we de noodzakelijke alternatieven voor internationaal reizen hebben ontwikkeld. Dat levert problemen voor de bereikbaarheid en kapitaalvernietiging op (stranded assets) van investeringen in de groei van de luchtvaart.

Ons verzoek is daarom om de minister te vragen om:

1. In de **luchtvaartnota** een toekomstig bestendig perspectief voor de luchtvaart te ontwikkelen. Met als uitgangspunt; het binnen de 1,5 graden doelstelling brengen van de luchtvaart; waarbij ook de niet CO₂ klimaateffecten betrokken worden². Vooralsnog ontbreekt dit perspectief.
2. Een **alternatief toekomstscenario** uit te werken met inzet van hoogwaardige trein en bus verbindingen voor de kortere afstanden.
3. De klimaat- en de gezondheidseffecten o.b.v. de best beschikbare wetenschappelijk inzichten integraal op te nemen in de **planvorming en milieueffectstudies voor o.a.** Lelystad en Schiphol, e.a. samen met deskundigen, bewoners- en milieuorganisaties en betrokken gemeenten. Beprijzen, selectieve krimp van het aantal vluchten en het vervangen van korte vluchten door hoge snelheidstreinen zouden onderdeel van de onderzochte alternatieven moeten zijn). Uitgangspunt zou daarbij moeten zijn om geen uitbreidingen van de luchtvaart toe te staan en geen investeringen te doen die niet passen binnen de klimaatdoelen en/of die de schade aan mens en natuur van (ultra)fijn stof en geluid laten toenemen.
4. De klimaateffecten van de luchtvaart, en mogelijke (beleids)acties, integraal mee te nemen in het Nederlandse **klimaatplan**/ klimaatakkoord waar dit jaar aan gewerkt wordt. En daarbij een verkenning te laten uitvoeren naar opties voor milieu- en gezondheidswinst (CO₂ en overige klimaateffecten, (ultra)fijn stof, geluid externe veiligheid en ruimtegebruik) in de luchtvaartsector en de beleidsinstrumenten om deze opties in praktijk te brengen. Om de resultaten te kunnen gebruiken voor de luchtvaartnota en het Nederlandse klimaatplan zou het rapport in April moeten worden gepubliceerd.

Deze verkenning zou in ieder geval de volgende opties moeten bevatten;

- Vervanging van 50%-100% korte afstandsvluchten door (hoge)snelheidstreinen, (comfortabele) lange afstandsbussen en mogelijk in de toekomst hyperloops en de benodigde investeringen om dit mogelijk te maken.
- afspraken te maken met werkgevers om zakenreizen onder de 750 km niet met het vliegtuig af te leggen en vervanging van een deel van de intercontinentale vluchten door online conferencing en om hier als rijksoverheid een voortrekkersrol in te nemen.
- Beperken van maximaal aantal toegestane vluchten met bijvoorbeeld 10, 30, en 50% in 2025.
- Versneld invoeren van een ticketbelasting zoals Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, de UK, Ierland en België die kennen, en de mogelijkheden voor een heffing op vervuilende en lawaaïge vliegtuigen (zoals in het regeerakkoord aangekondigd).
- Invoeren van accijns op kerosine vergelijkbaar met de brandstoffen in het wegverkeer.
- Het opheffen van de btw-vrijstelling op tickets zodat er een gelijk speelveld ontstaat voor treinverkeer

² Luchtvervuiling van vliegtuigen veroorzaakt een dubbel klimaateffect. Ten eerste door de directe uitstoot van CO₂ en ten tweede door de vorming van waterdamp in de lucht. Het klimaateffect is daardoor twee keer zo groot als van de CO₂ uitstoot alleen. Zie o.a. CEDelft, 2017, [Towards addressing aviations non-CO₂ climate impacts](#)

- Versnellen van de efficiencyverbetering van vliegtuigen (zuinigere en grotere vliegtuigen) door (internationale normering, het beperken van het aantal vluchten en prijsprikkels).
- Het weren van de meest vervuilende en onzuinige vliegtuigen en invoeren van een minimale norm lager zwavelgehalte voor de kerosine
- Het stimuleren van hybride en elektrische vliegtuigen, elektrisch taxi-en en gate stroom.
- Het stimuleren van biobrandstoffen (uit afval en reststromen).

Een eerlijkere concurrentiepositie

Op dit moment zorgen de vrijstelling van BTW, vrijstelling van accijns en verschillende (regionale) subsidies aan de luchtvaart voor een ongelijk speelveld ten opzichte van andere, meer duurzame opties. Een ticket belasting, het heffen van btw en (Europese) accijns op kerosine zijn belangrijke stappen om het gat te dichten. De inkomsten kunnen besteed worden aan verlagen van inkomstenbelastingen, investeringen in alternatieven en innovatie.

Wij hopen op uw inzet en zijn graag bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Geertje van Hooijdonk, hoofd programma's Natuur & Milieu

Karin Blaauw, programmaleider duurzame mobiliteit Natuur & Milieu (06-14487425)

Sijas Akkerman, Directeur natuur en Milieufederatie noord-holland (06-57953101)