

# Inzet van milieuorganisaties op verduurzaming van de Luchtvaart in het Regeerakkoord

## Grenzen stellen aan overlast en emissies van de Luchtvaart

Nederland kan de luchtvaart niet langer uitzonderen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om de toenemende vervuiling tegen te gaan. Een nieuw kabinet moet de luchtvaart in een richting laten ontwikkelen die in balans is met duurzaamheid, leefbaarheid en klimaat. Deze balans is tot nu toe ver te zoeken.

In deze brief doen Natuur & Milieu, Greenpeace, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland en Milieudefensie vijf aanbevelingen voor het nieuwe Regeerakkoord.

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft berekend dat de CO<sub>2</sub>-emissies van de Nederlandse luchtvaart zal oplopen tot zo'n 15 Mton in 2050 zonder aangescherpt beleid<sup>1</sup>. Deze prognose staat in schril contrast met de doelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs dat de emissies in 2050 tot nul moeten zijn teruggebracht. Duidelijk is dat internationale afspraken als CORSIA en EU-ETS onvoldoende effect hebben<sup>2</sup>. De voorziene sterke groei van het aantal vliegbewegingen leidt ondanks vele beloftes en afspraken met omwonenden ook tot nog meer gehinderden, meer piekbelasting en hogere concentraties ultrafijn stof rond luchthavens.

Wij schrijven u met het verzoek om duidelijke, controleerbare en handhaafbare grenzen te stellen aan de luchtvaartsector en deze gelijk te behandelen als andere sectoren. Wij vragen u de luchtvaart te binden aan de afspraken uit het Klimaatakkoord van Parijs en de richtlijnen voor luchtvaartgeluid en gezondheid van de World Health Organisation te omarmen<sup>3</sup>.

### **1. Leg de luchtvaart een CO<sub>2</sub>-emissieplafond op dat jaarlijks met 5% afneemt**

Een CO<sub>2</sub>-emissieplafond voor de Nederlandse luchthavens is een belangrijk instrument om te sturen op CO<sub>2</sub>-reductie. De capaciteit van luchthavens wordt afhankelijk van de beschikbare ruimte binnen het CO<sub>2</sub>-emissieplafond. De uitstoot mag nooit meer hoger worden dan in piekjaar 2019. Om aan de doelen van Parijs te voldoen, moet de hoogte van het plafond vanaf 2023 met minimaal 5% per jaar afnemen. Dit betekent ook dat Lelystad Airport definitief niet opengaat.

### **2. Geef vliegen een eerlijke prijs die de schade aan klimaat en omgeving reflecteert**

De vlakke belasting op vliegtickets van €7,45 die na lang onderhandelen is ingevoerd in 2021 is een van de laagste in Europa en reflecteert onvoldoende de negatieve externe effecten op klimaat-, natuur- en gezondheid van luchtvaart. Het invoeren van een hogere en naar afstanden en vliegklasse gedifferentieerde belasting op tickets zorgt ervoor dat degenen die de meeste schade veroorzaken, daar ook voor betalen. Een progressieve vliegtaks, een belastingtarief dat toeneemt met het aantal gemaakte vluchten, is een logische manier om veelvliegers ook het meest te laten bijdragen<sup>4</sup>.

### **3. Kies voor een ambitieus duurzaam brandstoffenbeleid (SAF) met een bindend duurzaamheidskader**

Biobrandstof en synthetische brandstof hebben potentie om in 2030 een beperkte bijdrage te leveren aan het verlagen van de CO<sub>2</sub>-emissies van luchtvaart. Dat vraagt nu wel om de juiste beleidskeuzes. Belangrijk onderdeel van dat beleid is een verantwoorde bijmengverplichting die is gebaseerd op inzicht in de maximale beschikbaarheid van duurzame (bio)grondstoffen conform het SER-duurzaamheidskader. Het huidige voorstel van 14% bijmenging in 2030 is te hoog. Het vergroot het risico op fraude zoals we dat nu ook zien in het wegtransport en creëert grote druk op het inzetten van niet-duurzame grondstoffen als PFAD. Wij vragen u SAF-beleid te formuleren dat gebaseerd is op inzicht in de hoeveelheid voor Nederland beschikbare duurzame biobrandstoffen gemaakt uit afval en

1 [PBL, 2020, CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart op de lange termijn](#)

2 [CE Delft, 2019, Costs EU ETS CORSIA European aviation](#)

3 [RIVM, 2018, Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid \(2018\)](#)

4 [CE Delft, 2020, Voorstellen voor de klimaat economie](#)

reststromen, met een strikt duurzaamheidskader en -criteria en dat verlaging van de totale hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen als uitgangspunt van het SAF-beleid heeft.

#### **4. Voer heldere grenswaarden in voor geluid op basis van de WHO-richtlijn, verbiedt nachtvluchten**

Langdurige blootstelling aan (vliegtuig)geluid leidt tot gezondheidsklachten<sup>5</sup>. GGD en PBL hebben aangetoond dat de hinder rondom Schiphol is toegenomen, ook buiten de wettelijk vastgestelde geluidcontouren<sup>6,7</sup>. Het RIVM heeft aangetoond dat de huidige rekenmethode omwonenden niet beschermt<sup>8</sup>. Door de groeiplannen van de luchtvaartnota en woningbouwplannen zal geluidshinder blijven toenemen. Daarom vragen wij u een duidelijke norm te maken, gelijk of beter dan de WHO-richtlijn van 45 dB Lden. Waar nu wordt gestuurd op de concentratie geluidshinder, moet deze norm elke omwonende gelijke bescherming bieden. Deze norm moet niet uitsluitend worden gemaakt op basis van berekeningen. Gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving moeten ook onderdeel uitmaken van de normstelling. Een volledige nachtsluiting tussen 23:00-07:00 zou een mooie stap zijn richting serieuze geluidsbescherming voor omwonenden.

#### **5. Neem maatregelen die binnen 10 jaar de transitie van vliegen naar trein mogelijk maken op alle reizen tot 750 kilometer.**

Een kwart van de vluchten van en naar de Nederlandse Luchthavens is korter dan 500km en 40% is korter dan 750km. Wij vragen u de Actieagenda Trein en Luchtvaart versneld te realiseren en van reizen tot 750km de trein binnen tien jaar de logische keuze te maken. Faseer korte vluchten uit, te beginnen met bestemmingen waar de trein over de hele reis gemeten net zo snel is als vliegen, zoals nu al het geval is voor bijvoorbeeld Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf en Frankfurt<sup>9</sup>.

Met deze vijf voorstellen kan de Nederlandse luchtvaart zich ontwikkelen binnen de grenzen van duurzaamheid, leefbaarheid en klimaat. Graag gaan we met u in gesprek over deze vijf aanbevelingen.

Met vriendelijke groet,



Marjolein Demmers  
Directeur

Donald Pols  
Directeur

Andy Palmen  
Directeur a.i.

Sijas Akkerman  
Directeur

PS.

Voor vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met:  
Koenraad Backers, Programmaleider Luchtvaart Natuur & Milieu  
E-mail: [k.backers@natuurenmilieu.nl](mailto:k.backers@natuurenmilieu.nl)  
Telefoon: 06 27081413

<sup>5</sup> [World Health Organisation, 2011, Burden of disease from environmental noise](#)

<sup>6</sup> [Rijksoverheid, Eindadvies Schiphol Vernieuwd Verbinden; verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025](#)

<sup>7</sup> [PBL, 2018, Balans van de Leefomgeving 2018 - Nederland duurzaam vernieuwen](#)

<sup>8</sup> [RIVM, 2021, Analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol](#)

<sup>9</sup> [KIM, 2018, Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor](#)