

Amsterdam, 18 januari 2023

Geachte leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Woensdag 25 januari praat u over hoogstnoodzakelijke oplossingen voor de milieuproblemen die de Nederlandse luchtvaart veroorzaakt. De overheid staat voor de belangrijke taak om de luchtvaart terug te brengen binnen de grenzen van klimaat, gezondheid en natuur. Een kleinere maar kwalitatief hoogwaardigere luchtvaart is daarvoor noodzakelijk en onvermijdelijk.

Wij verzoeken u om acht punten te vragen aan de minister:

1. Een daadwerkelijk integrale oplossing voor alle problemen die de luchtvaart veroorzaakt.
2. De uitvoering van het kabinetsbesluit omtrent de begrenzing tot 440.000 vluchten versneld af te ronden.
3. Snelle implementatie van CO2-plafonds per luchthaven.
4. Snelle invoering van maatregelen die de niet-CO2 klimaatimpact van de luchtvaart terugdringen.
5. Breng de geluidsnormen in het nieuwe normenstelsel in lijn met het WHO-advies.
6. Een toezegging dat ook de luchtvaartsector haar stikstofuitstoot halveert in 2030, net als andere sectoren.
7. Verbeter het kader netwerkqualiteit zodat de daadwerkelijke reisbehoefte het uitgangspunt is.
8. Blijf inzetten op krimp van de luchtvaart, ook na 2027.

Deze acht punten lichten we in deze brief toe. Verdere stappen staan in onze actieagenda 'Vliegen Binnen De Grenzen', die we in november overhandigden aan het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat¹. In deze actieagenda dragen wij 22 maatregelen aan om de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, gezondheid en natuur te brengen.

Integrale oplossing is noodzakelijk

Wij zijn blij met het historische krimpbesluit. Deze stap is nodig en onvermijdelijk geworden omdat de overheid het overschrijden van geluidsgrenzen door de luchtvaart veel te lang heeft gedoogd. Geluidsgrenzen die bovendien niet conform de WHO-richtlijn zijn en gebaseerd zijn op berekeningen die afwijken van de werkelijke belasting. De overheid heeft jarenlang de bescherming van omwonenden ondergeschikt gemaakt aan het luchtvaartbelang.

Maar ook met de tijdelijke begrenzing van het aantal vluchten tot 440.000 is er nog geen integrale oplossing, zoals afgesproken in het coalitieakkoord. Deze huidige stap is tijdelijk en biedt geen antwoord op alle grote problemen die de luchtvaart veroorzaakt: herrie die omwonenden wakker houdt, uitstoot van ultrafijnstof en andere gezondheidsschade, stikstof dat kwetsbare natuur aantast en de enorme CO2-uitstoot die de klimaatcrisis verder aanwakkert. Daadwerkelijk afdoende milieunormen zijn cruciaal; om de vervuiling terug te dringen, om eindelijk zekerheid te

¹ <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Actieagenda-Luchtvaart.pdf>

bieden voor de sector, omwonenden en werknemers, maar ook om te zorgen dat noodmaatregelen zoals een krimpbesluit niet vaker nodig zijn.

Snel naar begrenzing tot 440.000 vluchten

Wij maken ons zorgen dat het krimpbesluit voor Schiphol pas eind 2023 rond is, zoals minister Harbers in de media liet optekenen. Daarom willen wij u vragen dit krimpbesluit te omarmen en de minister te vragen om zorg te dragen dat de uitvoering, waaronder het overleg met de EU, versneld doorlopen wordt. Zodat zo snel mogelijk bewoners wel afdoende beschermd zijn en hun rechtspositie hersteld wordt.²

Invoeren CO2-plafond

Invoering van CO2-plafonds per luchthaven, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, is belangrijk voor het borgen van de CO2-reductieafspraken in het Duurzame Luchtvaart Akkoord en de Luchtvaartnota. Uit de impact assessment van CE Delft en ook de Klimaat en Energieverkenning 2022 (KEV) blijkt dat, door zowel de economische omstandigheden als EU en nationale maatregelen, het plafond een gering effect heeft op de sector en emissies³. Toch is het plafond belangrijk om de onzekerheid over de uitstoot in 2030 weg te nemen, zo benadrukt ook de KEV. Daarbij zijn de doelen in het voorliggende CO2-plafond een minimale ondergrens. Ook de motie Paternotte en Stoffer vroeg om een plafond dat bij voorkeur sneller daalt⁴. Snelle invoering is dus belangrijk zodat de sector duidelijkheid heeft, de productie van schonere brandstoffen zich kan ontwikkelen en er over het nakomen van afspraken onderhandeld moet worden.

Niet-CO2 effecten terugdringen

De totale impact van de luchtvaart op het klimaat is 3 keer groter dan dat van haar CO2-uitstoot alleen⁵. De uitstoot op grote hoogte van NOx, waterdamp en (roet-)deeltjes veroorzaakt soms verkoeling en soms extra opwarming, maar onder de streep is het verwarmingseffect veel groter. Dit vraagt om maatregelen om deze niet-CO2 klimaateffecten te rapporteren en terug te dringen. Wij verzoeken u er bij de minister op aan te dringen dergelijke maatregelen op kortst mogelijke termijn in te voeren.

² In februari verwacht de rechtbank Amsterdam uitspraak te doen over het niet handhaven in een zaak aangespannen door omwonenden. De ILT waarschuwde al in een nota die 10 december 2021 naar de Tweede Kamer is gestuurd dat er geen zicht is op legalisatie van de gedoogsituatie en de rechter daarom een streep kan zetten door dit zogenaamde 'anticiperend handhaven':

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2021/12/10/bijlage-1-nota-ilt-signaal-anticiperend-handhaven-schiphol-2021>.

³ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/01/17/bijlage-3-actualisatie-effectenstudie-nationaal-co2-plafond-internationale-luchtvaart>

⁴ De aangenomen motie Paternotte en Stoffer stelt dat plafond 'bij voorkeur voldoet aan de reductiepaden van het Klimaatakkoord'. De 2030 doelstelling in het kader van het Klimaatakkoord was 49% minder CO2-uitstoot ten opzichte van 1990, terwijl het doel uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart om net zoveel uit te stoten als in 2005 neerkomt op een ruime verdubbeling van de uitstoot ten opzichte van 1990.

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020D24708&did=2020D24708>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2020:277:FIN>

Betere geluidsnormen

In de wijde omtrek van Schiphol ondervinden omwonenden (gezondheids)schade door ernstige geluidhinder en slaapverstoring. Recent onderzoek toont aan dat ernstige slaapverstoring zeker vier keer zo vaak voorkomt dan berekend met de door het Rijk erkende modellen⁶. In de omgeving van Schiphol gaat het om 100.000 mensen. Dit speelt ook bij de regionale luchthavens. Slaapverstoring en geluidshinder zijn ernstig gezondheidsrisico's, die resulteren in verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten, beroertes en chronische ziektes. De huidige geluidsregels bieden onvoldoende bescherming. Wij vragen deze in het aangekondigde nieuwe normenstelsel aan te scherpen in lijn met het WHO-advies. Dit betekent maximaal 45 Lden/per dag vliegtuiglawaai, het afschaffen van nachtvluchten en een maximale grens voor vliegtuiglawaai per moment van de dag.

Luchtvaart moet evenredig bijdragen aan stikstofreductie

Al jaren hebben vliegvelden niet de vereiste natuurvergunning. Schiphol Group is druk bezig om boerenbedrijven op te kopen om zo stikstofruimte te krijgen voor hun luchthavens, inclusief uitbreiding van vliegveld Lelystad. Het resultaat van deze WildWest-situatie is dat de stikstofdepositie in kwetsbare natuurgebieden niet omlaag gaat. De stikstofruimte die Schiphol opkoopt zou juist ten goede moeten komen aan de natuur. Kwetsbare natuur in beschermde gebieden staat op omvallen en natuurbescherming is nodig om Nederland van het slot te kunnen krijgen. Het is uitermate contraproductief dat Schiphol als staatsbedrijf concurreert met het beleid van het kabinet, nu minister van der Wal een uitkoopregeling aan het optuigen is. Het is niet uit te leggen richting andere sectoren, zoals de landbouw, dat Schiphol *business as usual* stikstof zou kunnen blijven uitstoten. Net als andere sectoren moet ook de luchtvaart haar stikstofuitstoot halveren in 2030. Wij verzoeken om een toezegging dat de minister op korte termijn daartoe de noodzakelijke maatregelen neemt.

Verbeter het kader netwerkkwaliteit

Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat heeft een beleidskader netwerkkwaliteit opgesteld⁷. Dit kader stelt een methode voor om de verbondenheid via de lucht met relevante bestemmingen te kunnen monitoren en waarderen. Het is goed dat het ministerie de monitor wil verbeteren, maar wij zijn kritisch over de nu voorgestelde methodiek. Daarin wordt nu het begrip '*kwaliteit*' sterk benaderd vanuit het belang van de luchtvaart en niet vanuit het belang van de Nederlandse economie:

- Bestemmingen worden hoog gewaardeerd zonder rekening te houden met het handelsvolume met Nederland noch met de werkelijke behoefte aan connectiviteit van en naar Nederland.
- Bovendien is er geen waardering van de mogelijkheid van indirecte verbondenheid, hetgeen juist bij verre bestemmingen van belang is.
- Er is niet gecorrigeerd voor de afstand van een bestemming (als indicator voor de behoefte aan connectiviteit).

⁶ <https://ggdghor.nl/actueel-bericht/onderzoeksrapport-geluidshinder-en-slaapverstoring-luchtvaart-2020/>

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/12/22/beleidskader-netwerkkwaliteit>

- Er is geen rekening gehouden met alternatieve vervoersopties zoals de trein, terwijl dat juist een goed alternatief is voor bestemmingen als Londen, Brussel, Parijs en Frankfurt die voor Nederland belangrijk zijn.

Wij verzoeken u er bij de minister op aan te dringen dat het kader Netwerkkwaliteit aangepast wordt zodanig dat het kader het belang van de Nederlandse economie en het welzijn van de Nederlandse bevolking als uitgangspunt heeft, en niet dat van de luchtvaart.

Verdere krimp en kwaliteitsverbetering van luchtvaart blijft nodig

Minister Harbers zei in een recent interview dat Schiphol weer kan groeien met stillere vliegtuigen, wanneer het maximum van 440.000 vluchten na 2027 afloopt⁸. Echter, wetenschappers concluderen dat technische vooruitgang in de luchtvaart langzaam gaat⁹. Het huidige systeem is simpelweg te groot. Nederland is beter af met minder kwantiteit en meer kwaliteit in de luchtvaart: uit onderzoek blijkt dat minder vluchten slechts een klein economisch effect heeft¹⁰. Het huidige (hub)systeem is voor 70% afhankelijk van overstappers en goedkope vliegtickets. Ondertussen kunnen korte afstandsvluchten¹¹ prima door de trein vervangen worden en kan snel winst gemaakt worden door de meest vervuilende langeafstandsvluchten¹² met veel overstappers of naar vakantiebestemmingen veel zwaarder te belasten.

Verdere krimp is dus mogelijk en noodzakelijk om de luchtvaart binnen grenzen van klimaat, gezondheid en natuur te brengen. De overheid moet deze grenzen wettelijk vastleggen en handhaven met een integraal indicatorenstelsel. Dan kan hard en plots ingrijpen, zoals met het huidige krimpbesluit, in de toekomst voorkomen worden. Uitspraken over groei van de luchtvaart passen hier niet bij en zorgen alleen voor onrust onder omwonenden en scheppen een illusie voor de luchtvaartsector.

Het maximum van 440.000 slots op Schiphol mag zeker niet leiden tot extra druk om vliegveld Lelystad alsnog open te stellen voor commercieel vliegverkeer. Het openen van een nieuwe internationaal vliegveld is met een klimaat-, stikstof-, energiecrisis niet uit te leggen en de toch al grote overlast en gezondheidsschade van vliegen zal nog meer mensen treffen.

Maak toekomstbestendige keuzes

Minder vluchten op Schiphol is een historisch kantelpunt van de luchtvaart en een eerste stap om de luchtvaart weer binnen milieugrenzen te brengen. Maar meer krimp is nodig, in plaats van het grote groeipotentieel voor de langere termijn dat minister Harbers nu voorspiegelt. Nu is het moment om duurzame en toekomstbestendige keuzes te maken en niet de fouten uit het verleden opnieuw te maken. Met uw inzet is een integrale oplossing voor de grote uitdagingen waar de luchtvaart voor staat mogelijk. Wij hopen dat u zich voor bovengenoemde punten in wilt zetten.

⁸ <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/minister-krimp-schiphol-is-tijdelijk-vanaf-2027-ongelimiteerd-vliegen-met-schone-vliegtuigen-b20be8f9/>

⁹ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2021D23658&did=2021D23658>

¹⁰ <https://www.seo.nl/publicaties/economisch-belang-van-de-hubfunctie-van-schiphol/>

¹¹ Eén op de drie vluchten op Schiphol is korter dan 750 km.

<https://www.greenpeace.org/nl/klimaatverandering/29110/aandeel-van-korte-vluchten-op-schiphol-is-enorm/>

80% van de emissies worden veroorzaakt door de 20% langste vluchten.

<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-co2-emissions-flight-distance>

Als u vragen heeft, meer informatie zoekt of over uw ideeën voor de luchtvaart door wil praten, dan horen we dat graag van u.

Hoogachtend,

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Natuur & Milieu, Milieudefensie en Greenpeace
Nederland

Contactpersoon: Anna Herweg, a.herweg@groene11.nl

**NATUUR
& MILIEU**


natuur en milieu
federatie noord-holland



milieudefensie GREENPEACE