

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur & Waterstaat,

Op dinsdag 27 juni is het commissiedebat luchtvaart. Centraal staat de vraag hoe de luchtvaart in Nederland toekomstbestendig kan worden, de ambitie die staat in het regeerakkoord en de luchtvaartnota. De kwaliteit van de leefomgeving moet groeien en duurzaam worden geborgd. Emissies moeten tot een voor mens en natuur aanvaardbaar niveau worden verbeterd.

Dit besef heeft ook geleid tot de daar bijhorende beleidsaankondigingen voor de luchtvaart die sommigen zich tot voor kort nauwelijks konden voorstellen. De regering, die een cap op het aantal vluchten voorstelde; Schiphol die nachtvluchten wil beëindigen, geen privéjets meer. Dit zijn grote aankondigingen, waardoor de suggestie kan ontstaan dat er genoeg gebeurt.

De richting die hiermee wordt ingeslagen is goed, maar er moet meer gebeuren. Overheidsingrijpen met duidelijke doelstellingen, milieugrenzen, adequate monitoring en onontwijkbare handhaving is evident noodzakelijk. Dan wordt de trend richting groei daadwerkelijk gekeerd. De beleidsaankondigingen die nu gemaakt zijn en die voorliggen gaan de goede richting op, maar maken groei nog steeds mogelijk. Dit terwijl voor de luchtvaart geen ruimte is voor groei, behalve in kwaliteit.

Als de luchtvaart het Klimaatakkoord van Parijs wil volgen om gevaarlijke klimaatverandering te stoppen moet de uitstoot van broeikasgas CO₂ met minimaal 50% terug in 2030 ten opzichte van 2005. Om dit doel te behalen en om de geluidsbelasting voor omwonenden te verminderen zijn minder vluchten cruciaal. Technische maatregelen en zuinigere, stillere vliegtuigen zijn noodzakelijk, maar jammer genoeg volstrekt niet afdoende.

Momenteel doorloopt de minister van I&W de zogenoemde Balanced Approach om het krimpbesluit Schiphol te implementeren. Het is cruciaal dat de minister het aantal vluchten vermindert en zorgt voor snelle uitvoering van het 8-puntenplan van Schiphol, waarin onder andere een nachtsluiting en verbod op privéjets en vliegtuigen die het meeste geluid produceren. Een en ander hebben we ook opgenomen in onze zienswijze voor de Balanced Approach procedure.¹

Naast deze eerste stap zijn verdere wettelijke grenzen voor de hinder en uitstoot van Schiphol nodig, in lijn met het WHO-advies en het Klimaatakkoord van Parijs. Dat is nodig voor een realistisch toekomstperspectief voor Schiphol, binnen de grenzen van mens, natuur en klimaat. Hopelijk kunt u deze inbreng meenemen in uw voorbereiding van het Commissiedebat luchtvaart op 27 juni om met Minister Harbers in gesprek te gaan om te komen tot de noodzakelijke krimp van de luchtvaart.

Hoogachtend,

Anna Herweg (Groene11)

namens

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

¹ https://www.internetconsultatie.nl/balanced_approach_schiphol/reactie/228083/bestand