

Zet luchtvaart op het goede spoor

1. Stop de groei van vluchten en vliegvelden in Nederland

Wij vragen om een stop op de groei van vliegvelden, vluchten en vliegoverlast in Nederland. Deze stop is noodzakelijk voor een veilig klimaat, vermindering van geluidsvervuiling, luchtvervuiling en een groener en gezonder Nederland.

· Voor een veilig klimaat: De Nederlandse economie moet volgens het kabinet in 2050 klimaatneutraal zijn. Dit is in lijn met het Parijsakkoord en noodzakelijk voor het beperken van de opwarming tot 1,5 graad. Daarom zet iedereen nu in Nederland de schouders onder de energietransitie, inclusief alle innovatiekansen - maar de luchtvaart valt grotendeels buiten de deze afspraken. Vliegtuigen worden nu slechts 1% zuiniger per jaar terwijl de groei van de luchtvaart met meer dan 5% per jaar toeneemt. De luchtvaart verbruikt zo een steeds groter deel van ons CO₂-budget. Emissieloos vliegen is nog zeker tientallen jaren weg – duurzame innovaties als elektrisch vliegen kunnen niet op tijd grootschalig commercieel worden ingezet om het Parijsakkoord te halen. Nederland moet daarom z'n verantwoordelijkheid nemen voor alle vliegtuigen die uit Nederland vertrekken en beleid voeren in lijn met het Parijsakkoord.

· Voor een leefbaar Nederland: We hebben in Nederland een enorm aantal vluchten toegelaten voor een klein land als de onze. Het Nederlandse luchtruim is overvol. Piloten moeten steeds vaker uitwijken van de afgesproken routes. Vliegtuigen worden weliswaar langzaam stiller, maar de aantallen vluchten blijven harder toenemen. Dit leidt tot steeds meer geluidsoverlast en impact op de leefbaarheid voor een steeds groter deel van de Nederlanders. Herhaaldelijk uit je slaap gerukt worden door een overvliegend vliegtuig leidt tot stress en kan zelfs tot hartproblemen leiden. Er zijn nu ook plannen om jarenlang laagvliegroutes in te zetten boven een groot deel van Nederland - inclusief natuurgebieden. De waardevolle stilte in onze natuurgebieden is misschien niet in geld uit te drukken - maar wel waard om te beschermen. Vliegtuigoverlast moet worden verminderd, dit moet worden gemeten (niet berekend) en er moet op worden gehandhaafd.

· Voor gezonde lucht: Vliegtuigen hebben niet alleen een groot klimaateffect, maar stoten ook andere schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen uit. Die luchtvervuiling kan schade toebrengen aan de gezondheid van omwonenden van vliegvelden. Opstijgende en landende vliegtuigen stoten vooral enorme hoeveelheden ultrafijnstof uit. Deze deeltjes kunnen rechtstreeks de bloedbaan bereiken en bijvoorbeeld ook in de hersenen terecht komen en daar schade aanrichten. Omdat er geen Europese normen zijn voor ultrafijnstof, gebeurt er ook nauwelijks iets om de uitstoot tegen te gaan. Ondertussen lopen tienduizenden omwonenden van Schiphol ernstige gezondheidsrisico's doordat ze miljarden ultrafijne deeltjes afkomstig uit de vliegtuigmotoren inademen.

2. Stop de uitzonderingspositie van luchtvaart

Wij vragen om een einde van de onverantwoordelijke uitzonderingspositie van de luchtvaart en luchthavens. Dat betekent invoer van reguliere belastingen en accijnzen, plek voor luchtvaart in de klimaatafspraken en eerlijke en volledige informatie over milieueffecten en overlast.

· Voor een eerlijke prijs op vliegen: Niet veel mensen weten dit, maar luchtvaartmaatschappijen hoeven geen accijns op kerosine betalen. Ook zit er geen BTW op vliegtickets. In Europa laten we hier gezamenlijk miljarden aan belastinginkomsten liggen. Daarnaast is dit oneerlijke concurrentie voor schonere alternatieven als de trein. Vliegen moet net als andere economische activiteiten een 'fair price' krijgen op basis van de milieu-impact en een eerlijke CO₂-prijs.

· Voor een einde aan 'Schiphol': De afgelopen decennia zagen we keer op keer dat geluidsnormen en andere afspraken met omwonenden werden geschonden of voortdurend opgerekt - alles om groei van de luchthavens mogelijk te maken. Dit is 'Schiphol' gaan heten. Staatsbedrijf Schiphol Group is eigenaar van de vier grote Nederlandse vliegvelden en heeft een machtige lobby richting de ministeries, de gemeente Amsterdam (mede-eigenaar Schiphol Group) en de luchtvaartinspectie. De burger staat vaak machteloos. We eisen dat afspraken met de overheid wettelijk worden vastgelegd in wetgeving, overlast wordt gemeten in plaats van berekend en handhaving als de regels worden overtreden.

· Voor een integraal milieubeleid op luchtvaart: Dankzij een sterke lobby is de luchtvaartsector niet meegenomen in de landendoelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. De internationale VN-organisatie op luchtvaart (ICAO) stelt onrealistisch lage en vrijwillige CO₂-compensatiedoelstellingen

VERTROUWELIJK - CONCEPT

voor die de sector niet dwingen tot vermindering van hun uitstoot. Het is niet op tijd en helaas niet genoeg. Nederland moet haar verantwoordelijkheid nemen en de luchtvaart meenemen in haar klimaatbeleid. Daarnaast moeten de milieu-effectenrapportages voor vliegvelden compleet worden gemaakt: zonder de klimaateffecten en de uitstoot van ultrafijnstof mee te nemen kunnen er geen overwogen beslissingen worden genomen. Behandel de luchtvaart als alle andere economische sectoren die zich aan milieuregels houden en meedoen aan de energietransitie.

· Voor een eerlijke discussie over economisch belang: De luchtvaart is een beladen onderwerp. Er is in de loop der jaren vaak gesteld dat de luchtvaart essentieel is voor de Nederlandse economie. Maar de bijdrage van het Schiphol-complex en regionale luchthavens aan de Nederlandse economie wordt vaak overschat - veel passagiers zijn overstappers of maken gebruik van goedkope vakantievluchten en dragen relatief weinig bij aan de Nederlandse economie. Daarnaast wordt in deze discussie geen rekening gehouden met de misgelopen belastinginkomsten door de uitzonderingspositie van de luchtvaart in belastingafdracht en de grote maatschappelijke kosten die de energietransitie, dus ook de luchtvaart. Het is dan ook onverstandig om nu nog te investeren in de groei van luchthavens en aantal vluchten, terwijl we weten dat het een kwestie van tijd is dat er klimaatmaatregelen komen waardoor de luchtvaart zal moeten krimpen. Het is tijd voor een eerlijke discussie: wat is het mainport-belang van Schiphol nu echt? En zijn de milieu-, gezondheids- en klimaateffecten dat waard? Of zijn er betere manieren voor de overheid om werkgelegenheid te stimuleren?

3. Investeer in alternatieven en prikkels voor innovatie

Wij vragen om investeringen die trein- en busvervoer binnen Europese groener en beter maken. Zo krijgen we een aantrekkelijker en betaalbaar alternatief voor vliegvervoer. Voor intercontinentaal vervoer is beleid nodig om te zorgen dat de luchtvaart eindelijk echt gaan innoveren, zodat in de toekomst schone luchtvaart mogelijk is.

· Voor internationale treinen en bussen als alternatief: Ongeveer 70% van de vluchten van en naar Schiphol vindt plaats binnen Europa. Dit kan een stuk minder met een goed functionerend Europees treinsysteem. De (elektrische) lange afstandsbus is in veel gevallen ook veel milieuvriendelijker dan het vliegtuig en kan zich goed ontwikkelen als de oneerlijke concurrentie van de luchtvaart wordt weggenomen. De overheid heeft de plicht om vervuilende opties minder aantrekkelijk te maken en schonere opties aantrekkelijker. De internationale trein kan relatief goedkoper (door eerlijke prijs op vliegen, meer samenwerking op spoor), sneller (meer investeren in knelpunten op spoor) en gemakkelijker (door een consumentengerichte Europese aanpak). Uitgangspunt moet zijn dat reizen onder de 1000 km aantrekkelijker zijn met de trein of bus dan met het vliegtuig.

· Voor echte duurzame vlieginnovaties: Klimaatneutraal vliegen is helaas nog zeker tientallen jaren weg - voor intercontinentaal vliegen zijn ook op de lange termijn nog geen schone oplossingen in zicht. De orderportefeuilles van de grote vliegtuigbouwers zitten voor de komende 8-10 jaar vol en vliegtuigen gaan zeker zo'n 20 jaar mee. De huidige vergroeningsbeloften van de internationale luchtvaartsector zijn volstrekt ontoereikend. Alternatieven als elektrisch vliegen, waterstof of synthetische kerosine zijn nog lang niet zo ver om grootschalig commercieel ingezet te worden. Grootschalige inzet van biobrandstoffen is ook onrealistisch: de wereldwijd beschikbare hoeveelheid duurzame biomassa is hiervoor simpelweg te klein – en we willen niet concurreren met landbouwgrond of oerwoud. Er wordt in de luchtvaartsector veel te langzaam geïnnoveerd om de klimaatdoelen te halen. We redden het niet met het huidige tempo - de overheid moet ingrijpen en met dwang, hulp en slim beleid de sector dwingen tot echte klimaatinnovatie.