

Hilversum, 31 augustus 2009

Onderwerp: Reactie op antwoorden Kamervragen Luchtvaartnota

Aan de leden van de Tweede Kamercommissies Verkeer en Waterstaat en VROM

Dames en heren,

Met het oog op de hoorzitting over de Luchtvaartnota op 3 september en het overleg op 14 september vragen wij uw aandacht voor onze reactie op de antwoorden die het kabinet onlangs op uw Kamervragen heeft gegeven.

Groei is geen doel, wel een zwaarwegend middel

De minister antwoordt verscheidene malen dat niet groei van Schiphol het doel is, maar een ‘*optimale netwerkwaliteit in combinatie met een duurzame en concurrerende economie*’. Toch is groei in de Luchtvaartnota een onmiskenbaar uitgangspunt. Vrijwel alle maatregelen steunen op de aanname dat na de recessie de vraag naar luchtvaart zal toenemen en dat Schiphol moet meegroeien (binnen milieuafspraken) om de economie concurrerend te houden. Twijfels over de haalbaarheid van groei in het licht van mondiaal en EU-klimaatbeleid wil de minister wegnemen met verwijzingen naar de deelname van de luchtvaart aan ETS en prijsverhogingen van brandstof, die de groei enigszins zouden temperen. Op vragen over de wenselijkheid van nulgroei of krimp antwoordt de minister ontkennend (vraag 69) of geeft hij aan dat de beoogde aantallen vliegtuigbewegingen later dan 2020 worden gerealiseerd. Daarom ook spelen de meeste maatregelen op groei in, zelfs op het *stimuleren* van luchtvaartgroei via Nederland.

Kabinet niet op nulgroei voorbereid

De Luchtvaartnota geeft geen verklaring voor de nulgroei van Schiphol sinds 2000. De minister gaat niet in op de gerede kans dat nulgroei zich op langere termijn voortzet. Hij geeft ook niet aan hoe hij de netwerkwaliteit en de economie dan wil beschermen. Als echter de toekomstvisie van De Wit en Burghouwt (ESB maart 2009) op de netwerkwaliteit juist blijkt te zijn, staat het kabinet met lege handen, omdat het voor nulgroei of krimp geen beleid heeft willen ontwikkelen. Nog sterker: er is dan veel geïnvesteerd in een verwachte groei die zich niet manifesteert.

Groeiende luchtvaart wordt belangrijke oorzaak opwarming, ook met biobrandstof

Het is opmerkelijk dat het kabinet niet ingaat op nulgroei of krimp van de gehele luchtvaart, terwijl uit verscheidene antwoorden de zin daarvan kan worden afgeleid. Zo erkent het kabinet de noodzaak van maatregelen tegen opwarming en verwacht het dat de luchtvaart ooit zal moeten overgaan tot bijmenging van biobrandstoffen. Gezien recente onderzoeksresultaten spreekt het kabinet terecht van een derde, nog niet ontwikkelde generatie, biobrandstof, met algen als voorbeeld. De kans dat de luchtvaart snel op volledig klimaatvriendelijke biobrandstoffen zal kunnen overgaan is klein, dus groei kan schadelijke gevolgen hebben. *Maar vooral uit het antwoord op vraag 212 blijkt dat de toekomst er voor de luchtvaart nog veel ernstiger uitziet.* Zowel kerosine als biobrandstoffen dragen met uitstoot van NO_x en waterdamp op grote vlieghoogten bij aan de opwarming. De bijdrage van deze broeikasgassen ten opzichte van die van CO₂ uit kerosine ligt volgens de wetenschap tussen 1 tot 4 keer zoveel, wat het opwarmingseffect op zijn minst verdubbelt, maar misschien in nog veel hogere mate versterkt. Zelfs als vliegtuigen op 100% klimaatvriendelijke biobrandstoffen zouden vliegen, veroorzaken ze nog steeds een aanzienlijke opwarming.

De consequentie daarvan is dat de luchtvaart nooit klimaatvriendelijk zal kunnen worden. Het begrip ‘*duurzame luchtvaart*’ is een *fata morgana*. In 2009 gaat het om een bijdrage van minstens 6% van de combinatie CO₂ en NO_x (elk 3%). Afhankelijk van de mate waarin men kan overgaan op biobrandstoffen komt alleen al de luchtvaartbijdrage in 2050 te liggen op (veel) meer dan 30% terwijl de rijke landen de totale uitstoot moeten beperken tot slechts 20%. Deze aanzienlijke toename van opwarmingseffect door luchtvaart wordt veroorzaakt door de exploitatie van een groeiende vraag, die volgens het Platform Duurzaam Schiphol na de recessie 5,8% per jaar bedraagt en mondiaal dus tot vertienvoudiging van het aantal vliegtuigbewegingen in 2050 leidt. Exploitatie van de groeiende vraag is de kurk waarop de Luchtvaartnota drijft, ook al verwacht het kabinet om allerlei redenen dat toename in Nederland kleiner zal zijn. Luchtvaart is voor een zeer beperkt gedeelte onmisbaar voor de economie, maar moet natuurlijk niet de motor van de

opwarming worden. HSL, internet, waterstof en duurzame productie zijn nu al veel betere middelen om de economie aan te drijven; luchtvaart is daar blijvend ongeschikt voor.

De discussie over de Luchtvaartnota moet daarom niet gaan over de vraag of de groeiprognozes wel helemaal juist zijn en of Schiphol de concurrentiepositie van de regio moet versterken. De kern ligt veel dieper, namelijk: *Moet Nederland de groeiende vraag naar luchtvaart wel exploiteren nu duidelijk is dat deze de bestrijding van de opwarming in hoge mate zal frustreren? Wat is voor de bevolking het hoogste belang?*

De luchtvaart zit het Nederlandse klimaatbeleid nu al in de weg. Het kabinet wil in de komende elf jaar **een miljoen** elektrische auto's met groene stroom op de weg zien te krijgen. Dat bespaart de CO₂-uitstoot van circa 1,5 miljard liter benzine en diesel. Minister Eurlings bereidt een toename voor van het aantal vliegtuigbewegingen via Nederland (ongeveer 180.000 extra in 2020), die circa 3 miljard liter kerosine gebruiken. Vliegtuigen dragen per liter brandstof ook nog eens ruim twee keer zo veel bij aan de opwarming als auto's. Het extra vliegverkeer zal dus in 2020 minstens **vier keer zoveel** uitstoot veroorzaken als door elektrische auto's wordt bespaard. Dit speelt ook in andere EU-landen die overgaan op groene energie, maar tegelijk klaar staan voor het inspelen op de groeiende vraag naar luchtvaart na de recessie.

De doelstelling staat niet ter discussie, wel de exploitatie van een groeiende vraag.

Als industrieel distributieland heeft Nederland een groot belang bij vervoermiddelen waarvan nu al bekend is dat ze binnen enige decennia 100% klimaatvriendelijk kunnen worden. Dat is op den duur met alle vervoer- en transportmiddelen op het land en de zee het geval, maar niet met vliegtuigen. Met het inzetten op een luchtvaartgroei die zich binnen veertig jaar zal ontwikkelen tot een ernstige bedreiging van het klimaat, bereiken we geen *'concurrerende en duurzame economie'*. Ter wille van de concurrentiepositie van de Schipholregio zouden we de economie minder duurzaam en meer conjunctuurgevoelig maken en bovendien de veiligheid van ons eigen land in gevaar brengen. Engelsen noemen dit *penny wise and pound foolish*. Nederland moet in de VN en de EU maatregelen voorstellen die de groeiende vraag naar luchtvaart ombuigen naar een verminderde vraag. Dan is het niet handig om tegelijk een luchtvaartbeleid te voeren dat juist op het exploiteren van deze vraaggroei is gericht. Ook als de luchtvaart niet meer groeit en zo selectief mogelijk wordt gebruikt, kan de wereld er de economische vruchten van blijven plukken.

Hoe kan de regering dan toch de 'optimale netwerkqualiteit' op Schiphol beschermen?

Ook netwerkqualiteit vertegenwoordigt een groot economisch belang. Aangezien de minister niet op nulgroei en krimp wilde ingaan, geeft hij niet aan welke maatregelen dan nodig zijn voor een optimale netwerkqualiteit. Wel is duidelijk dat uitbreidingen niet zullen helpen, maar contraproductief zijn. Ook daarover zou de discussie met het parlement moeten gaan. Het parlement zou moeten aandringen op netwerkbeleid als vangnet onder nulgroei, waardoor het mogelijk wordt een brede groeistop te initiëren. Alle EU-landen worden met hetzelfde klimaatprobleem geconfronteerd, dus is het denkbaar dat er afspraken komen over bevrozing van de huidige bezettingsgraad van alle luchthavens, waaronder Parijs. Dat heeft voor Nederland als extra voordeel dat het KLM-netwerk dan in principe op Schiphol kan blijven.

Wij hopen dat deze argumenten voldoende aanleiding geven tot een zinvol debat over een fundamentele aanpassing van het luchtvaartbeleid aan het klimaatbeleid.

Hoogachtend,

Werkgroep Nulgroei Schiphol,

Mr dr Hans Buurma

De **Werkgroep Nulgroei Schiphol (WNS)** is een burgerinitiatief dat met 17 leden en honderden sympathisanten streeft naar behoud van een passende, goed functionerende luchthaven die de omgeving en het klimaat zo weinig mogelijk schade toebrengt.