

Oproep aan het kabinet

## Maak onze luchtvaart echt duurzaam

De kerosine van uitgaand vliegverkeer op Schiphol veroorzaakt 11 procent opwarming in vergelijking met de totale nationale opwarmingseffecten. De luchtvaart, kernactiviteit van de mainport Schiphol, is een grote vervuiler die de nationale transitie dreigt te ondermijnen. Desondanks noemt de luchthaven zichzelf "koploper duurzaamheid".

De aarde blijkt sneller op te warmen dan verwacht en het resterende CO<sub>2</sub>-budget dreigt al in 2030 op te raken. De afspraken van het klimaatakkoord van Parijs moeten aanzienlijk worden aangescherpt. De opwarming is een dringend probleem van de zeer korte termijn.

VN-organisatie ICAO legt de snel groeiende luchtvaart geen reducties op, maar beperkt zich tot koolstofneutrale groei. De luchtvaartindustrie denkt dat nieuwe, nog lang niet haalbare technieken en biobrandstof op den duur het opwarmingsprobleem wel zullen oplossen. Daar kan niet op worden gewacht. Tegen die tijd is de opwarming al te ver gevorderd.

Schiphol kan de uitstoot van luchtvaart wel terugdringen door snelle overgang naar een zuinige luchtvloot, maar dat voordeel moet dan niet verdampen door volumegroei. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) [ontraadt](#) volumegroei zonder meerwaarde in een veranderde markt. Het kabinet wil de mainport Schiphol laten doorgroeien, maar pakt de klimaatimpact daarvan met fluwelen handschoenen aan.

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart roept het kabinet op om met spoed een nieuw ontwikkelingsscenario te ontwerpen voor Schiphol als innovatieve middelgrote overstapluchthaven. Met een optimaal netwerk voor het vestigingsklimaat. Zonder volumegroei kan de klimaatimpact effectief omlaag. Combinatie op het nieuwe treinstation met het internationale, zeer klimaatvriendelijke spoornet zorgt voor substantiële versterking mits er via de EU voor reiskosten een gelijk speelveld wordt geschapen. Zo kan Schiphol toch nog een echte koploper duurzaamheid worden.

**Noodzaak energietransitie neemt toe.** De toch al snelle reductie van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen moet nog worden versneld, omdat het 'koolstofbudget' van de hele eeuw al in 2030 (nog 14 jaar) opgebruikt kan zijn en de opwarming tot drie graden kan stijgen ([NRC 30/6](#)). Luchtvaart zal juist zijn mondiale opwarmingseffecten meer dan verdrievoudigen. De 'CO<sub>2</sub>-neutrale groei' van VN-organisatie ICAO levert geen reducties op en beperkt zich tot het compenseren van slechts de helft van de opwarming die met deze groei samenhangt. Vliegtuigen veroorzaken namelijk een dubbele opwarming wegens uitstoot van non-CO<sub>2</sub> broeikasgassen op vlieghoogte. (Lees hier verder over de tekortschietende [maatregelen van ICAO](#))

**Groeiend Schiphol brengt nationale emissiereductie in gevaar.** Op de grond is Schiphol koploper duurzaamheid, in de lucht hekkensluis en stoorzender voor de energietransitie. De op Schiphol getankte fossiele kerosine veroorzaakt een opwarming met CO<sub>2</sub> en non-CO<sub>2</sub> uitstoot die overeenkomt met circa 11% van de totale nationale emissies. Deze klimaatimpact neemt alleen maar toe als Schiphol blijft doorgroeien. Zo zal Schiphol de reductie van nationale emissies ernstig ondermijnen en in gevaar brengen. Biokerosine heeft beperkte effecten en kan niet de opwarmingseffecten van non-CO<sub>2</sub> broeikasgassen oplossen. Elektrisch of op waterstof vliegen is zelfs nog geen stip op de horizon. (Lees hier verder over [Schiphol als klimaatprobleem](#))

**Rli: niet meer, maar slimmer.** De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur stelt de meerwaarde van verdere groei van de [mainports ter discussie](#). Schiphol kan als megahub desastreuze effecten hebben voor de economie. Stel dat de luchtvaart daarna alsnog instort vanwege de economische gevolgen van de opwarming, dan gaan miljarden euro's en duizenden banen verloren die aan echt duurzaam vervoer hadden moeten worden besteed. De werkgelegenheid moet snel verduurzamen, dus is groei van de fossielgebonden werkgelegenheid van Schiphol het laatste waar de politiek zich sterk voor moet maken. Politici moeten zich realiseren dat de fraai klinkende "duurzame luchtvaartgroei" volstrekt onmogelijk is. Geen dubbeldoelstelling voor de klimaatproblematiek. De regering kan zich ook niet veroorloven om dit probleem bij ICAO te parkeren. (Lees hier verder over [duurzame luchtvaart-groei](#) en [Schiphol als megahub](#))



**Snel de klimaatimpact van onze luchtvaart terugdringen.** In plaats van fossiele luchtvaartgroei te faciliteren moet de regering de klimaatimpact van Schiphol terugdringen. Dat is een uitgesproken publiek belang. Net zo snel en intensief als de rest van onze economie. Zo kan de hoeveelheid getankte brandstof geleidelijk verminderd worden door zuiniger vliegen. Korte vluchten kunnen vervangen worden door internationaal klimaatneutraal treinvervoer. Daarom moet via er de EU een gelijk speelveld komen voor het prijsniveau van internationaal vervoer. CO<sub>2</sub>-compensatie kan als tijdelijke noodmaatregel worden ingezet voor reductie, niet voor groei. Bij dergelijke maatregelen is volumegroei desastreus omdat alle reductie-effecten dan meteen verdampen. (Lees hier verder over een [duurzaam scenario](#))

**Koppel een nieuw scenario aan het nieuwe normenstelsel.** Maak van Schiphol een innovatieve middelgrote hub met een vast plafond op luchtverkeer en een sterk reductieprogramma voor de klimaatimpact. Een echt duurzame hub kan in combinatie met het spoornet van hogesnelheidstreinen een waardevolle bijdrage leveren aan de connectiviteit van de BV Nederland en het vestigingsklimaat conform het advies van de Rli. Voor het wonen en leven rond Schiphol is het sowieso beter.

Het scenario voor een echt duurzaam Schiphol op de grond en in de lucht kan naadloos aansluiten op het nieuwe normenstelsel, mits het plafond op luchtverkeer na 2020 blijft gelden en de 50/50-regel wordt vervangen door een ander soort prikkel voor stiller vliegen.

Hilversum, 2 juli 2016

Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Hans Buurma, Voorzitter