

Hilversum, 24 februari 2018

Aan de woordvoerders luchtvaart en klimaat in de Vaste Kamercommissies I&W en EZK

Dames en heren,

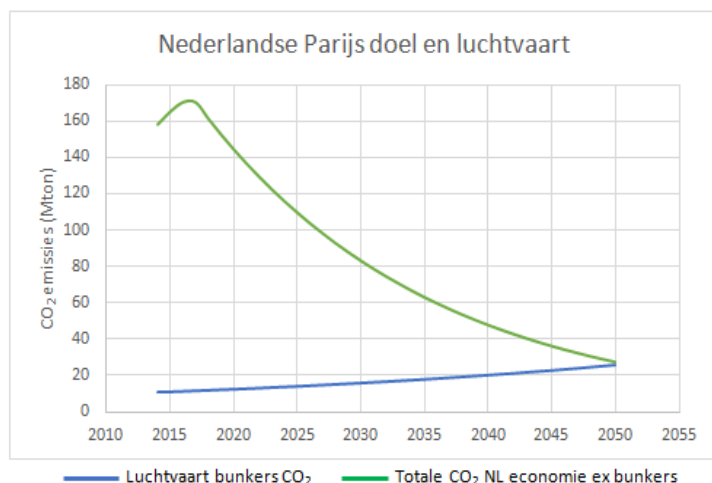
Binnenkort starten de onderhandelingen over het nieuwe klimaat- en energieakkoord. Voor de sector Mobiliteit geeft minister Wiebes een reductietaakstelling tot 2030 op van 7 Mton CO₂-equivalenten. Dat is 22% reductie van de huidige 35 Mton. De luchtvaart krijgt geen taakstelling: "Hoewel de emissies van internationaal transport niet meetellen in de nationale emissies, wordt door het kabinet wel ingezet op het reduceren hiervan". Dat is wel erg vrijblijvend jegens een zeer grote speler die 40% van de totale emissie door mobiliteit veroorzaakt.

Wij verzoeken u te bewerkstelligen dat er voor de luchtvaart een gelijkwaardige taakstelling van minstens 22% reductie komt. Deze kan gedeeltelijk met internationale maatregelen bereikt worden, maar vereist ook aanvullende nationale maatregelen, waaronder terugdringen van het vrijetijdsvvoer.

Zonder taakstelling voor de klimaatimpact wordt de luchtvaart spelbreker van de reductie door de sector mobiliteit (Commissie EZK)

De luchtvaart stoot met op Nederlandse luchthavens gebunkerde kerosine momenteel circa 12 Mton CO₂ uit, een kwart van de emissies door mobiliteit. De opwarming door non-CO₂ broeikasgassen (waaronder waterdamp, NO_x en condensstrepen) heeft een even groot effect, dat uitgedrukt in CO₂-equivalenten op circa 12 Mton uitkomt. De totale emissie in CO₂-equivalenten van luchtvaart omvat dus met circa 24 Mton wel 40% van de totale emissies door mobiliteit. Indien de taakstelling voor de sector mobiliteit evenredig op de luchtvaart zou worden toegepast, zou deze 22% van 24 Mton CO₂-equivalenten, dus ruim 5 Mton tot 2030 bedragen.

Het onderzoek van [Peeters \(2017 TU Delft\)](#) wijst uit dat de groei van luchtvaart ondanks internationale en nationale reductiemaatregelen toch toenemende emissies veroorzaakt. Zo zal in 2050 alleen al de CO₂-emissie van de in Nederland gebunkerde kerosine even groot zijn als die van de rest van Nederland. Vanaf 2050 zullen de Nederlandse inspanningen door een verder groeiende luchtvaart teniet gedaan worden. Zie de onderstaande figuur.



Zou de luchtvaart vanaf nu niet meer groeien tot 2030, dan kunnen internationale plus nationale maatregelen een taakstelling van 5 Mton CO₂-equivalenten haalbaar maken. Duurzaam geproduceerde biokerosine is nog te problematisch; elektrisch vliegen nog niet beschikbaar. Vooral met besparing van kerosine door zuiniger en minder vliegen (o.a. wegens tickettax) kan de luchtvaart met reductie van zijn totale broeikasgasemissie een redelijk aandeel in het klimaatproject van Nederland leveren.

Het aantal passagiers groeit echter momenteel 8% per jaar. Zelfs bij een veel lager groeipercentage neemt de emissie zo snel toe dat reductiemaatregelen geen effect sorteren. Daardoor wordt de taakstelling van de totale mobiliteitssector (inclusief luchtvaart) bij lange na niet gehaald. Luchtvaart zou dan de grote, tevens afwezige spelbreker aan de Mobiliteitstafel worden. De vraag is of de andere spelers in deze sector dit zullen accepteren.

Luchtvaartgroei met vooral vrijetijdsvervoer is niet duurzaam (Commissie I&W)

Veel partijen in het parlement, waarover coalitiepartijen, streven naar "duurzame groei" van de luchtvaart. Wat is dat? De Schiphol Group, KLM-AirFrance, prijsvechters en VNO-NCW claimen volumegroei op Schiphol na 2020. Naar verluidt zou deze in het belang zijn van de internationale activiteiten van de BV Nederland. Dit gaat dus over zakelijke passagiers van en naar Nederland, slechts 20% van alle passagiers en een volume dat niet snel groeit.

De groei van de afgelopen jaren betrof vrijwel geheel het vrijetijdsvervoer, en dat zal in de toekomst ook gebeuren. Zo sorteren KLM-AirFrance en andere intercontinentale carriers voor op een massale golf van toeristen uit Zuid-Oost Azië, die onze reeds overvolle toeristencentra veel te zwaar zullen belasten en een onevenredig grote klimaatimpact zullen veroorzaken. Prijsvechters als easyJet verwachten een groei van 5% per jaar, vooral met mensen die voor hun genoeg steeds vaker goedkope reisjes in Europa maken en eveneens een grote klimaatimpact veroorzaken.

Zodra er slots op Schiphol en andere luchthavens bij zouden komen, zal het overgrote deel daarvan naar dit snel groeiende vrijetijdsvervoer gaan, nauwelijks naar het zakelijke vervoer. Met zo'n grote klimaatimpact en zo weinig economisch nut kan dit beslist geen duurzame luchtvaartgroei genoemd worden. Met dit vervoer is concurrentie met andere Europese luchthavens weinig zinvol. Zonder volumegroei, maar juist met minder vrijetijdsvluchten en met behoud van een goed draaiend zakelijk netwerk van up-to-date internationale verbindingen is de economie uitstekend gediend, zeker de BV Nederland van VNO-NCW. Voor het klimaatbeleid van het kabinet is het bovendien aantrekkelijk dat de luchtvaart op deze wijze een waardevolle bijdrage kan leveren aan de nationale reductie.

Het is uw voorrecht om met ministers Van Nieuwenhuizen en Wiebes overleg te voeren over een gelijkwaardige reductietaakstelling voor de luchtvaart van 22% tot 2030 en het terugdringen van vrijetijdsvervoer. Dat geldt vooral voor coalitiepartijen die naar duurzame luchtvaart streven.

Wij hopen zeer dat u dit signaal ter harte wilt nemen.

Met vriendelijke groet,
Mr dr Hans Buurma
Voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart