

## Standpunt Luchtvaart

De Nederlandse luchtvaart is de grootste uitstoter van CO<sub>2</sub> als ook het brandstofverbruik in het buitenland wordt meegenomen. Het vliegverkeer rond Schiphol veroorzaakt naast de bijdrage aan klimaatverandering ook problemen door blootstelling van omwonenden aan lawaai en schadelijke stoffen<sup>1,2</sup>. En de aanzienlijke emissie van stikstof (NO<sub>x</sub>) is schadelijk voor de natuur. De geluidhinder van Schiphol hindert ook woningbouw in een groot gebied waar sterke behoefte bestaat aan nieuwe woningen. Desondanks is het nog steeds de bedoeling dat Schiphol verder groeit en er ligt bovendien een gloednieuw vliegveld in Lelystad klaar om in gebruik te worden genomen.

Op termijn kunnen de emissies van broeikasgassen beperkt worden door een verplichting CO<sub>2</sub> neutrale brandstoffen toe te voegen aan de brandstof mix. Of door de vervanging ook overige negatieve effecten worden voorkomen valt nog te bezien.

Door schrappen van korte vluchten, saneren van de hub-functie en de autonome afname van vluchten voor zaken- en diplomatieke missies zal het aantal vliegbewegingen sterk kunnen worden beperkt. Een betaalbaar en snel Europees treinnet kan een alternatief bieden voor korte vluchten. De Werkgroep Toekomst Luchtvaart<sup>3</sup> heeft berekend dat met een maximum van 350.000 vluchten een voor Nederland adequaat netwerk van vliegverbindingen in stand kan worden gehouden. Met de noodzakelijke krimp kan bij Schiphol een eind gemaakt worden aan de bestaande gedoogsituatie en wordt de luchthaven Lelystad overbodig. Het Rijk als grootaandeelhouder en normsteller dient zijn verantwoordelijkheid te nemen om de luchthaven in milieu-opzicht gezond te maken.

Luchthavens zullen bijvoorbeeld moeten gaan beschikken over een adequate natuurvergunning. Het is zeer onwaarschijnlijk dat deze kunnen worden verkregen zonder drastische beperking (voor Schiphol mogelijk halvering) van het aantal vliegbewegingen<sup>4</sup>. Economen hebben vastgesteld dat beperking zonder ernstige gevolgen voor werkgelegenheid mogelijk is.<sup>5</sup> Als de overheid, op basis van gezondheid en natuur, strikte eisen stelt aan het aantal vliegbewegingen voor Schiphol, kunnen luchtvaartmaatschappijen zelf conclusies trekken over welke vluchten ze willen behouden. Ook voor de arbeidsvoorwaarden zal dit gunstig uitwerken. Een dergelijk naar beneden bijgesteld plafond vereist heldere normstelling van overheidswege.

Op korte termijn kan aan het beperken van het aantal vluchten een impuls worden gegeven door eerlijke prijsstelling in de luchtvaart. Momenteel zijn veel maatschappelijke kosten als gevolg van luchtvaart nog niet in de prijs opgenomen en is zelfs sprake van verkapte subsidie door belastingvrijstelling op kerosine en BTW op tickets. Verhoging van de prijs kan de balans doen verschuiven ten gunste van de trein.

---

<sup>1</sup> <http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/erpub/facility.aspx>

<sup>2</sup> <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>

<sup>3</sup> <https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/ga-voor-een-sterke-nuttige-hub-functie-op-schiphol>

<sup>4</sup> <https://mobilisation.nl/index.php?id=62>

<sup>5</sup> Het Parool 21-11-2019: "Economen: Amsterdam kan krimp Schiphol prima aan".

Het Parool 26-11-2019: "Econoom die jarenlang pleitte voor 'banenmotor Schiphol' wil nu krimp".