



Amsterdam, 7 juli 2022

## Reactie Stichting SchipholWatch op Ontwerp-beleidsprogramma Klimaat

Graag reageren wij als Stichting SchipholWatch op de paragraaf 'Verduurzaming Luchtvaart' in uw Ontwerp Beleidsprogramma Klimaat.

Het is uw intentie de voorstellen voor verduurzaming zoals beschreven in de Luchtvaartnota voort te zetten. Echter leunt deze nota zwaar op nog te ontwikkelen technologieën waarvoor een reëel tijdspad ontbreekt en waarvan daadwerkelijke realisatie onzeker is.

Het is nog maar de vraag óf deze technologieën te ontwikkelen zijn, en zoja, wanneer oplossingen uit deze hoek mogen worden verwacht. Zoals eerder in technische briefings in de Tweede Kamer al gesteld is door deskundige luchtvaartingenieurs, tot in een second opinion toe, mag er niet worden uitgegaan van substantiële bijdragen van dergelijke technologieën op de termijn die nodig is om tegemoet te komen aan de klimaatafspraken zoals ook door uw regering zijn ondertekend.

Voorts stelt u heil te verwachten van afspraken die worden gemaakt in ICAO-verband. Door klimaatwetenschappers worden de intenties van ICAO met veel scepsis bekeken. ICAO zet vooral in op een compensatiesysteem, waarvan de netto effecten dubieus zijn en evenmin garanties bieden voor een lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>. ICAO rekent er vooral op dat andere sectoren de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaartsector zullen compenseren, bovenop de eigen doelstellingen van die sectoren.

Het is niet reëel te veronderstellen dat de uitstoot van de luchtvaart kan worden gecompenseerd door andere sectoren in de economie. Het is een gevaarlijke aanname om vanuit te gaan, omdat alle voorgestelde compensaties vallen of staan bij de uitvoering ervan - die verre van gegarandeerd is.

Voorts geeft u aan te rekenen op de bijmenging van 14 procent 'duurzame brandstoffen' in 2030. Gezien de huidige beschikbaarheid en stand van de techniek is dat een uiterst onzekere propositie. Pas dit jaar heeft (alleen) KLM aangegeven 0,5 procent duurzame brandstoffen te willen bijmengen. Het is nog maar afwachten of dat zal lukken.

Over het algemeen is de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen zeer beperkt en concurreert de behoefte van de vliegindustrie met die van andere sectoren zoals de overige transportsectoren en de industrie.

Voor de beschikbaarheid van zogenaamde biobrandstoffen is aan strakke grenzen gebonden, gezien de krappe beschikbaarheid van biologische materialen die geschikt zijn om te werken tot vliegtuigbrandstof. Uitbreiding van die beschikbaarheid botst bovendien met de productie van voedsel en houdt het gevaar in van ontbossing en oneigenlijke grondonteigening voor het opzetten van grootschalige plantages.



Alternatieven als kunstmatige kerosine - bij voorbeeld de veelbesproken 'power-to-liquid' brandstoffen - worden op dit moment slechts op laboratoriumschaal geproduceerd. Het is twijfelachtig of deze technologie zich laat opschalen naar de omvang die nodig is voor de luchtvaartindustrie. Bovendien kost de productie van dergelijke brandstoffen enorme hoeveelheden groene energie, die vooralsnog niet beschikbaar is. Een belangrijk deel van die groene energie - tot zo'n 70 procent - gaat bovendien verloren in het productieproces wegens het lage rendementen van de verschillende stappen in de fabricage.

U stelt voorts met investeringen uit het Nationaal Groeifonds een verdere verduurzaming van de luchtvaartsector te willen bereiken. Gezien de ingediende voorstellen en verleende ontwikkelsubsidies lijkt met de honderden miljoenen euro's aan publieke middelen slechts marginale verbeteringen te bereiken zijn.

De technologie van het vliegtuig is grotendeels uitontwikkeld. Verdere rendementsverbeteringen zoals voorzien via het Nationaal Groeifonds zijn slechts marginaal en dragen nauwelijks bij aan het realiseren van de klimaatafspraken. Een uitontwikkelde technologie vergt doorgaans zeer grote investeringen om te komen tot minimale verbeteringen - het laaghangend fruit is immers allang geplukt.

Uw idee dat Schiphol zelf ook werkt aan verduurzaming door onder meer elektrificatie van de grondoperaties verdient een nuancering. De grondoperaties van Schiphol zorgen voor circa 3 procent van de totale uitstoot door de luchtvaartsector in ons land. Schiphol investeert inderdaad veel geld in deze elektrificatie en probeert daarmee die 3 procent van de emissies terug te krijgen naar liefst nul of zelfs negatief (via de plaatsing van onder meer zonnepanelen op vliegvelden, zoals in Rotterdam).

Echter leveren die investeringen niets op voor het verminderen van de 97 procent van de emissies door het vliegverkeer. Het is daarmee een weinig nuttige inzet van financiële middelen.

We zijn er op generlei wijze op uit om uw beleid ontmoedigen, en willen daarom ook een perspectief schetsen. Immers bestaat er een bewezen manier om de uitstoot van de luchtvaartindustrie te beperken en deze manier is ook veel goedkoper dan de door u voorgenomen maatregelen.

Die manier is krimp van de luchtvaartsector. Met krimp bereikt u direct effect zonder grote en onzekere investeringen te hoeven plegen. Uiteraard zal dit ten koste gaan van het private belang van KLM vanwege een afnemend verdienvermogen, echter is zo'n offer relatief gering in vergelijking met de door u geopperde mogelijkheden.

De luchtvaart in ons land levert een relatief kleine bijdrage aan het nationaal product en veroorzaakt juist veel emissies. Het is een publiek belang om deze emissies (en de overlast) te reduceren. Een afweging tussen de private belangen van KLM en de publieke belangen op het gebied van natuur, klimaat, leefomgeving en volksgezondheid dient de voorkeur te geven aan het laatste.



Krimp van de Nederlandse luchtvaart kan relatief pijnloos gebeuren door af te stappen van het hubmodel en overstappers - doorgaans buitenlanders die via Schiphol naar een ander buitenland vliegen - zoveel mogelijk te weren. Zo hoeft de Nederlandse zaken- of vakantie reiziger nauwelijks in te leveren, terwijl de omvang van de luchtvaart en emissies tot wel 50 procent kan afnemen. Nogmaals: tegen zeer lage kosten voor de samenleving als geheel.

We hopen u met dit schrijven enige ideeën aan de hand te hebben gedaan om uw Beleidsprogramma Klimaat aan te scherpen en te verbeteren voor wat betreft de luchtvaartparagraaf.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,  
Stichting SchipholWatch  
(niet persoonlijk ondertekend vanwege openbare publicatie)