

**Rotterdam 8 juli 2022**

## **Reactie op Verduurzaming Luchtvaart**

Hiermee reageren wij als BTV RTHA op de paragraaf 'Verduurzaming Luchtvaart' in het Ontwerp Beleidsprogramma Klimaat.

U geeft aan dat uw inzet is de voorstellen voor verduurzaming voort te zetten zoals beschreven in de Luchtvaartnota. Wij constateren echter dat deze nota overwegend gebaseerd is op nog te ontwikkelen technologieën. Een realistisch tijdpad voor deze technologieën ontbreekt en een daadwerkelijke realisatie blijkt nog zeer onzeker, zo niet onmogelijk vanwege de schaalgrootte. Het is de vraag óf deze technologieën ontwikkelbaar zijn en indien dit het geval is, wanneer er oplossingen kunnen worden verwacht.

## **Technische briefings Tweede Kamer**

Zoals eerder in technische briefings in de Tweede Kamer aangegeven door deskundige luchtvaartingenieurs, mag er niet worden uitgegaan van substantiële bijdragen van door u ingebrachte technologieën op afzienbare termijn. Zeker niet binnen een periode die nodig is om tegemoet te komen aan de klimaatafspraken zoals ook door uw regering ondertekend.

## **ICAO**

U verwacht vervolgens veel van afspraken die worden gemaakt in ICAO-verband. Echter door klimaatwetenschappers worden de intenties van ICAO met veel scepsis bekeken. Immers ICAO zet vooral in op een compensatiesysteem, waarvan de netto effecten dubieus zijn en geven geen garanties 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 en niet realistisch te veronderstellen dat de uitstoot van de luchtvaart kan worden gecompenseerd door andere economische sectoren. Het is een riskante veronderstelling, omdat alle voorgestelde compensaties vallen of staan bij de uitvoering ervan. Een uitvoering die verre van gegarandeerd is.

## **Bijmenging 'duurzame brandstoffen'**

U geeft aan te rekenen op de bijmenging van 14 procent 'duurzame brandstoffen' in 2030. Uitgaande van de huidige beschikbaarheid en stand van de techniek is dat een uiterst onzekere propositie. Pas onlangs dit jaar heeft alleen KLM aangegeven 0,5 procent duurzame brandstoffen te willen bijmengen. Of dit zal lukken is nog maar zeer de vraag. 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. Vooral de beschikbaarheid van zogenaamde biobrandstoffen is aan strakke grenzen gebonden, gezien de krappe beschikbaarheid van biologische materialen die geschikt zijn om te verwerken 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.

## **Kunstmatige kerosine**

Alternatieven als kunstmatige kerosine - bij voorbeeld de veelbesproken 'power-to-liquid' brandstoffen - worden op dit moment slechts op laboratoriumschaal geproduceerd. Het is



Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast  
Rotterdam Airport

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 langjarig 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.

### **Nationaal Groeifonds/ verspilling van middelen**

Met investeringen uit het Nationaal Groeifonds geeft u aan een verdere verduurzaming van de luchtvaartsector te willen bereiken. Gezien de ingediende voorstellen en verleende ontwikkelsubsidies zien wij dat met de honderden miljoenen euro's aan publieke middelen slechts marginale verbeteringen bereikbaar 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.

### **Grondoperaties en elektrificatie**

Uw idee dat de luchthaven zelf ook werkt aan verduurzaming door onder meer elektrificatie van de grondoperaties verdient een nuancering. De grondoperaties zorgen voor circa 3 procent van de totale uitstoot door de luchtvaartsector in ons land. De luchthaven investeert inderdaad 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 RTHA ). Helaas 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 niet op uit om uw beleid te ontmoedigen en willen daarom ook een perspectief schetsen.

### **Goedkope en eenvoudige oplossing: krimp**

Er bestaat een bewezen manier om de uitstoot van de luchtvaartindustrie te beperken. Deze manier is bovendien veel goedkoper dan de door u voorgenomen en voorgestelde maatregelen. Wij doelen hier op krimp van de luchtvaartsector. Met krimp bereikt u direct effect zonder grote en onzekere investeringen te moeten plegen. Dit zal ten koste gaan van het private belang. Echter zo'n offer is 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 en de publieke belangen op het gebied van natuur, klimaat, leefomgeving en volksgezondheid dient de voorkeur te geven aan het laatste. 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,

Alfred Blokhuisen

Voorzitter Bewonersvereniging Tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam airport

**Zie voor meer info ook deze documenten:**

**Fabel van elektrisch vliegen:** <https://alfredblokhuizen.nl/wp-content/uploads/2021/12/De-fabel-van-elektrisch-vliegen.pdf>

**Omrekening kerosine – elektrisch vliegen:** <https://alfredblokhuizen.nl/wp-content/uploads/2022/05/Berekening-elektrisch-vliegen.jpg>

**Berekening Energiebehoefte Synthetische kerosine (behandeld in de 2e Kamercommissie I&W van 8 & 16 juni 2022):** <https://alfredblokhuizen.nl/wp-content/uploads/2022/05/BEREKENING-SCHATTING-ENERGIE-TBV-SYNT-KER-BURGERLUCHTVAART-30-05-2022-geheel.pdf>

**Onmogelijkheid biokerosine voor de burgerluchtvaart:**  
<https://www.sciencedaily.com/releases/2013/08/130801125704.htm>

**Onwaarschijnlijkheid waterstofvliegen:** <https://alfredblokhuizen.nl/wp-content/uploads/2022/03/h2-vliegen-lange-afstand.docx>