



Betreft: zienswijze Klimaatplan 2024

Geachte minister voor Klimaat en Energie,

Hierbij ontvangt u onze redactie op het Klimaatplan. Gezien onze missie als Vereniging VliegHinder Nieuwkoop zullen wij ons beperken tot de luchtvaart.

Op pagina 6 van de publieksversie van het Klimaatplan wordt voor het eerst gesproken over de luchtvaart. Daar wordt gezegd dat de broeikasgasreductie primaire zaak is van de VN-organisatie de ICOA. We erkennen haar primaat niet, omdat haar inzet tot nu toe te beperkt is. Maar als zij zo'n belangrijke rol krijgt toebedeeld, zou Nederland en de Nederlandse vertegenwoordiger meer inzet moeten plegen om tot een aanscherping van de doelstelling te komen.

Tot nu toe wordt er in dit verband gesproken over CO2 neutrale groei vanaf 2020 en een doelstelling van 50% emissiebeperking in 2050 ten opzichte van referentiejaar 2005. Dit staat in een schril contrast tot andere sectoren. Daar worden overal al krimpdoelstellingen gehanteerd, waarbij men inzet op 49% minder emissie van CO2 ten opzichte van referentiejaar 1995 Nederland zet in Europees verband zelfs in op klimaatneutraliteit in 2050 en een aangescherpte 55% emissiereductie in 2030.

Dat men nu nog uitgaat van groei is een volkomen verkeerd signaal een draagt niet bij aan het draagvlak. Zeker in het licht van recente kennis dat we al zeer dicht tegen de 1.5 graad stijging aanzitten en dat alles op alles moeten worden gezet om in de buurt van de doelstelling van het Parijs akkoord uit te komen. Daarin past geen groei meer. U schrijft dat het nieuwe beleid de opdracht heeft om te komen tot een rechtvaardig, uitvoerbaar en ambitieus klimaatbeleid.

De uitzonderingspositie van de luchtvaart past dus niet in uw beleid en geeft een verkeerd signaal aan andere sectoren. Uit onze collectieve ervaring met het oplossen van de stikstofproblematiek kan de overheid de les trekken dat het ongelijkwaardig behandelen van sectoren leidt tot wijzen naar elkaar en extra verzet.

Ook naar het algemene publiek toe werkt dit contraproductief. De bevoordeling van de luchtvaart met minder verregaande klimaatdoelstellingen geeft het signaal af dat we kunnen doorgaan op de oude voet.

De luchtvaart versterkt deze geboden ruimte en dit gevoel nog door sterke "greenwashing" campagnes middels verhullende reclames, die inmiddels gelukkig juridisch worden aangevochten.

Ons voorstel:

Conforme doelstellingen voor alle sectoren. Dat betekent voor de luchtvaart geen groei meer, maar reductiedoelstellingen van 49% minder CO2 in 2030 tov referentie 1995 en een reductie van 90% in 2050 ten opzichte van referentie 1990. Dit is conform de Klimaatwet. Met dit standpunt kan Nederland het ICAO in en intussen als voorloper lokale en eigen maatregelen nemen die deze doelstelling dichterbij brengen.

Op pagina 21 wordt wederom gesproken over luchtvaart. Nederland streeft er naar om te komen tot afspraken op tenminste Europees niveau. Maar dit is er nog niet en dus is er per 1 januari 2021 op eigen kracht in Nederland een vliegbelasting ingevoerd.

Luchtvaart binnen Europese grenzen valt onder het Europese ETS-regime. Nergens is inzichtelijk of en hoe het ETS systeem al doorwerkt in de CO2 reductie van de Europese luchtvaart.

Daarmee wordt ook niet duidelijk of luchtvaart op juiste tempo reduceert. Daarmee wordt ook niet duidelijk of dat er een tandje moet worden bijgezet. Wat wij wel weten is dat de CO2 uitstoot van de luchtvaart aanzienlijk is.

Teleurstellend is dat nergens de doelstelling voor de luchtvaart geconcretiseerd wordt in een tijdpad met maatregelen. En helemaal nergens wordt gewag gemaakt van de effectiviteit van mogelijke maatregelen. Dus ook de gerealiseerde vliegbelasting als prijsprikkel is een slag in de lucht wat betreft effectiviteit op beperking vliegtuiggebruik en CO2 uitstoot.

Daarnaast moeten we in ogenschouw nemen dat er een stille -bijna zwarte- subsidiëring plaatsvindt door het ontbreken van btw of accijns op kerosine en vliegtuigtickets. Dat wijkt ook sterk af van de accijns en btw op autobrandstoffen, die net zo fossiel zijn als kerosine. Het contrast tussen de lichte beprijzing van vliegtickets en de enorme subsidiëring van kerosine jaagt het gebruik van vliegreizen aan en dit staat haaks op het realiseren van minder CO2 uitstoot.

De integrale kennis en innovatie agenda voor mobiliteit beperkt zich allemaal tot nieuwe energiedragers, waarbij zaken worden genoemd die geschikt zijn voor andere sectoren, maar voor de luchtvaart geen soelaas bieden. En dit wordt helaas dor u niet geproblematiseerd. Een verbrandingsmotor zal altijd emissie geven ook als hij voorzien wordt van high tech brandstof. Helaas zijn andere motoren en energiedragers nog niet in beeld ondanks alle verwoede pogingen van de afgelopen jaren. Al 20 of 30 jaar wordt ons een technologische doorbraak voorgehouden, die tot op de dag van vandaag niet gerealiseerd is. Er is dus geen technologische oplossing. Er worden op dit moment nieuwe vliegtuigen gekocht.

Het is waar dat vliegtuigmotoren efficiënter zijn geworden, maar dit heeft tot nu toe slechts geleid tot meer stikstof uitstoot. En ook niet tot minder CO2 uitstoot, want de verbetering van efficiency is gewoon voorbijgerend door de groei van de luchtvaart. 2020 en 2021 zijn daarin uitzonderlijke jaren omdat er vanwege de pandemie veel minder werd gevlogen met gelukkig tijdelijk positieve gevolgen voor geluidsoverlast, luchtkwaliteit en CO2-uitstoot.

Met helaas geen blijvend effect. Het woord vliegschaamte is in het taalgebruik doorgedrongen. Dat is dan iets.

Gelukkig staan gedragsverandering en sociale structuren genoemd als thema voor kennisvragen en innovatieopgaven. Volgens IPCC kan leefstijlverandering 40-70% van de benodigde CO2 reductie opleveren. Maar welk voorbeeldtrajecten of voorbeeldmaatregelen zijn helemaal niet uitgewerkt. Terwijl enige haast in de klimaataanpak toch wel geboden is ook in dit thema. Begin eens met het uitbannen van fossiele reclame.

Tenslotte moeten wij uw aandacht vragen voor stikstof. Nieuwkoop staat bekend om zijn Natura2000-gebied in de vorm van de plassen. Dit natuurgebied gaat gebukt onder een overmaat aan stikstofuitstoot en stikstofneerslag. Meerdere bronnen zijn daarvoor aan te wijzen. Het verkeer, de landbouw in dit gebied, maar toch ook de luchtvaart in de vorm van de aanwezigheid van Schiphol en RTHA.

Inmiddels is er een natuurvergunning verstrekt door de minister N&S, maar deze wordt bestreden door onder andere onze gemeente. Ook wij sluiten ons aan bij dit verzet. Al was het alleen maar om de afkapgrens van 3000 feet ter discussie te stellen. Er wordt teveel stikstof weggemoffeld door deze grens en daar heeft iedereen overlast van.

Uw klimaatplan beperkt zich vooral tot verandering van onze energie-economie en vervanging van fossiele energiedragers door duurzame energiedragers. Alleen krimp van de luchtvaart kan bijdragen aan het realiseren van uw klimaatplan met als positief effect minder stikstof in ons natuurgebied.

Samenvattend adviseren wij de volgende aanvullende maatregelen:

- 1) werkelijke kosten doorrekenen in prijs van het vliegticket
- 2) fossiele reclame verbieden
- 3) omdat er geen technologische fix is, kan alleen het krimpen van de luchtvaart een bijdrage leveren aan klimaatplan.
- 4) Vertel het eerlijke verhaal over de enorme uitstoot van de luchtvaart en beperk u niet tot in de voetnoot vermelden dat deze niet in de overzichten is meegenomen. Alle cijfers zijn bekend.

Tenslotte, de krimp van de luchtvaart sluit aan bij de IPPC 2023 top in Dubai waar voor het eerst is afgesproken te komen tot uitfasering van fossiele brandstoffen. Laten we het goede voorbeeld geven.

Met vriendelijke groet,
Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop
Riny Sprengers