

L.S.

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van het Schone Lucht Akkoord. Daarbij heb ik in de eerste plaats instemming, maar anderzijds ook fundamentele kritiek.

Eenzijds is het goed om te zien dat er gewerkt wordt aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Lucht en daarmee uiteraard ook de luchtkwaliteit is immers van levensbelang voor mensen.

Mijn kritiek betreft een ernstige tekortkoming in het Akkoord: de uitzonderingspositie die zich dreigt af te tekenen voor de luchtvaart. Opnieuw dreigt af te tekenen, want de vrijstelling van belastingen en accijnzen heeft de sterke groei van de luchtvaart sterk bevorderd en een ongelijk speelveld gecreëerd voor andere, schonere vervoersmodaliteiten. Kenmerkend voor de luchtvaart zijn dan ook niet alleen de extreem lage prijzen, maar ook de ernstige vervuiling van de lucht, de hinder voor het woon- en leefklimaat en de natuur, de bedreiging voor de (volks-)gezondheid en de klimaatverstoring. Het Akkoord beoogt een integrale aanpak, maar schiet in de afspraken reeds tekort doordat voor de luchtvaartsector de verantwoordelijkheden doorgeschoven worden naar de Luchtvaartnota en de luchthavenbesluiten. Garanties dat dit langs deze wegen zal gebeuren, zijn er niet, laat staan garanties dat het goed gebeurt. (De Luchtvaartnota moet nota bene nog verschijnen.) Gaat bijvoorbeeld voor de luchtvaartindustrie ook de norm van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 gelden? En gelden voor haar dezelfde spelregels, toetsingsmechanismen, sancties en dergelijke?

Mijn advies: corrigeer deze weeffout. Beschouw en behandel de luchtvaartsector als een reguliere bedrijfstak, waarvoor dito normen, waarden, controles en dergelijke gelden. Ik verzoek u minimaal in het Akkoord op te nemen, dat ook voor de luchtvaart de norm van 50% gezondheidswinst in 2030 gaat gelden en dat dezelfde spelregels, sancties, e.d. voor de luchtvaart zullen gelden.

Jules van der Weerd
Voskuilersteeg 17
8094PA Hattemerbroek