

# JONGERENSESSIE: LUCHTVAART



---

## Introductie

---

Op 15 november 2022 hebben wij als Jongerenmilieuraad (JMR) een jongerensessie georganiseerd over het onderwerp luchtvaart. Naast JMR-leden waren er leden van team NMP en het team Luchtvaart aanwezig.

De aanleiding voor het organiseren van deze sessie was dat de negatieve effecten van de luchtvaart de gezonde leefomgeving van veel mensen in gevaar brengen. Er zijn verschillende belangen in het spel waardoor de oplossingen complex zijn. Het is belangrijk dat jongeren ook meepraten over beleid zodat ook hun belangen vertegenwoordigd worden.

We hebben het in deze sessie gehad over hoe jongerenparticipatie in luchtvaartbeleid georganiseerd kan worden; over integrale aanpak van de uitstoot van broeikasgassen als vervuilende stoffen; en over de toekomst van de luchtvaart.

---

## Uitkomst van de sessie

---

Er wordt in het vervolg ook aan jongeren gedacht als stakeholder in het participatieproces.

Als er vanuit het team Luchtvaart vragen zijn waarover zij graag input van jongeren zouden hebben, kunnen zij de JMR benaderen om te vragen om daar meningen over op te halen via de Participatietool.

De JMR hoopt dat de luchtvaart ook wordt genoemd in het NMP.

De JMR hoopt dat er zal worden nagedacht over beleid om zakelijke vluchten en privéjets te ontmoedigen.

# Samenvatting van de discussie

---

## Jongerenparticipatie

De JMR wil graag dat jongeren meer en structureel worden betrokken in het participatieproces rondom luchtvaartbeleid. Er zijn al processen waar jongeren mee zouden kunnen doen, zoals zienswijzen indienen en naar bijeenkomsten komen, maar de drempels voor participatie op via deze processen blijken nog te hoog te zijn. Een idee dat werd geopperd is om samen met andere jongerenorganisaties een evaluatie uit te voeren over de manier waarop de overheid jongeren betreft en suggesties te geven over hoe dat beter zou kunnen.

Bij het participatieproces van het ministerie wordt gekeken welke belangen er spelen en welke groepen moeten worden benaderd. Jongeren worden daarin nog niet specifiek benaderd maar medewerkers staan daar wel voor open. Het helpt hierin als jongeren georganiseerd zijn, bijvoorbeeld in de JMR. De kracht van de boodschap van de JMR gaat omhoog als we kunnen laten zien dat we inderdaad een grote en diverse groep jongeren vertegenwoordigen. Dit zal gebeuren middels de participatietool.

Het zou verder een goed idee zijn als de JMR de samenwerking met bijvoorbeeld Natuur en Milieu opzoekt. Zij hebben recent een rapport uitgebracht waar de medewerkers van Luchtvaart veel aan hebben. Het is een organisatie die vaak constructief meedenkt en niet heel activistisch is, wat goed bij de JMR zou passen.

Een gangbaar participatieproces is het indienen van een zienswijze maar het is effectiever om in te spreken bij een klankbordgroep. Op dit moment is er geen jongerenorganisatie onderdeel van de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart. Een organisatie als de JMR vertegenwoordigt alle Nederlandse jongeren en geeft een stem aan jongeren die wel een mening hebben maar geen onderdeel zijn van een beleidsproces.

Het zou verder een goed idee zijn als de JMR met de omgevingsmanagers van het team Luchtvaart zou praten. Zij houden zich bezig met de vraag hoe iedereen kan meegenomen in het participatieproces.

## De uitstoot van zowel broeikasgassen als vervuilende stoffen

Het viel de JMR op dat de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen in beleidsdocumenten (de Luchtvaartnota; het Akkoord Duurzame Luchtvaart) los van elkaar behandeld worden. De reden dat broeikasgassen en luchtvervuiling meestal niet expliciet samen worden aangepakt is dat er verschillende belangen worden gediend. Luchtvervuiling heeft vooral betrekking op de omwonenden van vliegvelden en klimaatverandering gaat de rest van de maatschappij aan, in het bijzonder jongeren. De twee problemen spelen op een andere ruimtelijke schaal.

Toch zijn de twee sterk met elkaar verbonden omdat de brandstof invloed heeft op zowel luchtkwaliteit als klimaat. Medewerkers van Luchtvaart geven aan dat deze twee onderwerpen inderdaad wel samen worden bekeken. De JMR vindt dat dit ook in beleidsdocumenten duidelijker naar voren moet komen.

## De toekomst van de luchtvaart

Met inzet op innovatie en duurzame brandstoffen alleen, gaat het niet lukken om de uitstoot genoeg te verminderen. Biobrandstoffen zijn beperkt beschikbaar en voor de



productie van synthetische kerosine is veel groene waterstof nodig. Daarom moet er ook worden nagedacht over andere instrumenten die de uitstoot van de luchtvaart zullen doen terugnemen.

Bij groei of krimp van de luchtvaart gaat het vaak over het aantal vluchten maar waar het echt om gaat is de uitstoot van die vluchten. In de Luchtvaartnota wordt bijvoorbeeld genoemd dat maatschappijen in de toekomst mogelijk grotere vliegtuigen zullen inzetten om te voldoen aan de groeiende vraag terwijl Schiphol moet krimpen in het aantal vluchten.

Een instrument waaraan wordt gewerkt is het CO<sub>2</sub>-plafond per luchthaven. Er zullen doelen worden opgesteld voor 2030, 2050 en 2070. Dit zal innovatie bevorderen en het zal de prijs van tickets verhogen door marktwerking.

Er is tijdens de sessie veel gesproken over het verhogen van de ticketprijzen. Als tickets veel duurder worden gemaakt om vliegen te ontmoedigen, is dat oneerlijk voor mensen met een kleiner budget. Aan de andere kant is er veel draagvlak onder de aanwezigen voor het internaliseren van de negatieve effecten in de prijs van tickets. Dit is gebaseerd op het principe van "de vervuiler betaalt" dat ook in het Nationaal MilieubeleidsKader is opgenomen. Wel is het zo dat kerosine volgens het Verdrag van Chicago op dit moment niet belast mag worden. Nederland zou zich er bij het ICAO voor kunnen inzetten dat het wel mogelijk wordt om kerosine te belasten.

Het persoonlijk vliegbudget, waarbij vlieg rechten verhandelbaar zouden zijn, is een instrument dat tot minder ongelijkheid zou leiden. Hier zitten echter veel andere nadelen aan. Ten eerste is het een grote inbreuk op de persoonlijke levenssfeer, zeker als mensen bijvoorbeeld familie in het buitenland hebben. Ten tweede is het erg moeilijk te handhaven en levert het privacy-risico's op.

De grootste vervuilers zijn veelvliegers. Dit zijn vooral zakelijke vluchten. Er is op dit moment geen beleid dat specifiek deze groep zou ontmoedigen om te vliegen, ook al is in corona gebleken dat dit type reizen het meest vervangbaar zijn. Ook zou het aanpakken van deze groep relatief weinig invloed hebben op de persoonlijke levenssfeer.

Ten slotte staan privéjets door recente protesten onder de aandacht. Zelfs als privéjets een klein aandeel hebben in de uitstoot van de totale luchtvaart, spelen ze wel een belangrijke rol in het creëren van draagvlak. De recente protesten zijn hiervan een duidelijk teken. Privéjets zijn erg inefficiënt wat betreft personenvervoer en ze zijn voorbehouden aan de rijke mensen die juist ook andere opties hebben. Het is erg demotiverend voor andere mensen om hun ecologische voetafdruk te verkleinen als rijke mensen onevenredig veel uitstoot blijven veroorzaken. De JMR denkt daarom dat het belangrijk is om te kijken naar manieren om het gebruik van privéjets te verbieden. Het team Luchtvaart geeft aan dat dat waarschijnlijk wel mogelijk is maar dat er rekening gehouden moet worden met ander vervoer dat onder dezelfde categorie valt, zoals medicijnenvervoer.

## Acties JMR

---

Op basis van deze sessie zal de JMR enkele acties ondernemen:

- Contact opnemen met omgevingsmanagers Luchtvaart; contact onderhouden met aanwezigen van de sessie
- Samen met andere jongerenorganisaties evalueren hoe de overheid jongerenparticipatie beter kan aanpakken.
- Contact opnemen met Natuur en Milieu

