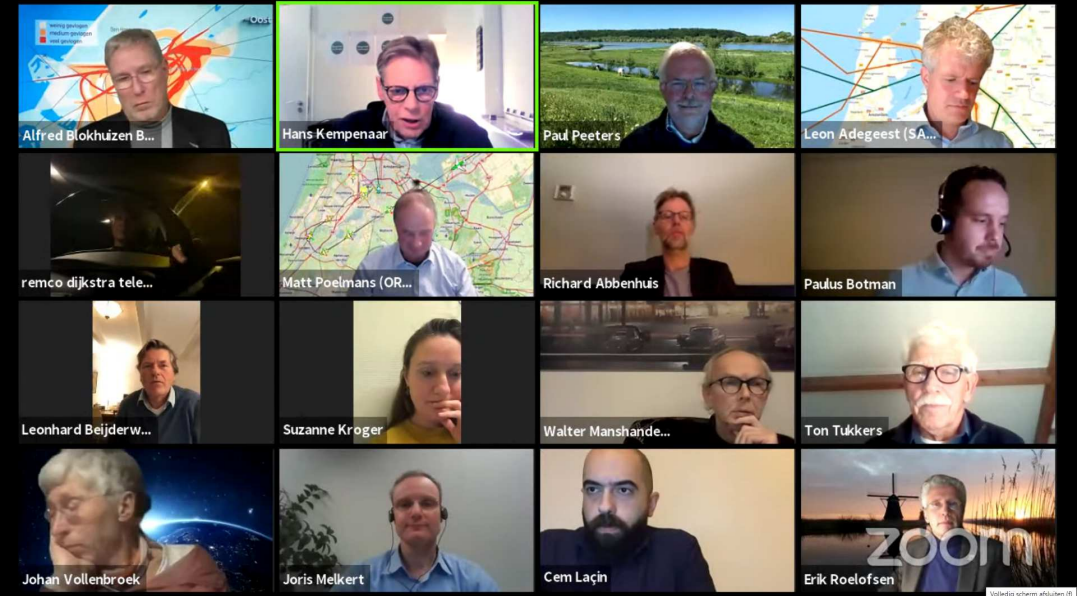


Burgertafel Luchtvaart 12 november 2020

<https://www.youtube.com/watch?v=Pdvz6VUNKtI>

tijd	Spreker – onderwerp - details
1:10	<p>Hans Kempenaar; voorzitter, voorstelronde</p> 
9:25	<p>Paul Peeters (Professor Sustainable Transport and Tourism at Breda University): CO2 en andere broeikasgassen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synthetische brandstoffen (e-fuel) maakt CO2-neutraal vliegen mogelijk; • (Luchtvaartsector streeft er naar om pas in 2070 CO2-neutraal te zijn, rest van de maatschappij al in 2050); • Aan non CO2-broeikasgassen wordt nog niets gedaan; • E-fuels geen beslag op landbouwgrond of voedselketen, • Ongeveer 2,5 keer zo duur als kerosine, wat vliegen duurder maakt en ook groei luchtvaart afremt; • Wel contrails (waterdamp, sterk broeikasgas met korte levensduur), maar die zijn te vermijden door andere hoogte of route, wat wel weer meer brandstof kost; • Kost 2,5 keer zoveel duurzame energie om te maken dan het oplevert; • Duurzame energie is schaars vanwege energietransitie.
18:40	<p>Joris Melkert (TU Delft); techniek en innovatie</p> <ul style="list-style-type: none"> • E-fuel technisch haalbaar, maar financieel groot probleem en gaat dus lang duren; • Groei van luchtvaart (4 tot 5%/jaar wereldwijd) gaat sneller dan verduurzaming (1 tot 1,5 %/jaar); • Verdere verduurzaming wel mogelijk door: <ul style="list-style-type: none"> ○ Andere brandstoffen;

tijd	Spreker – onderwerp - details
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kortere vliegroutes (niet omvliegen); ○ Innovatie van motoren, vliegtuigontwerp en lichtere materialen. ● Innovatie kost geld en dat zal een probleem zijn; ● Hogere verbranding kerosine is minder CO2 (efficiënter), maar meer NOx; ● Elektrisch vliegen alleen kleine toestellen en korte afstand. ● Waterstof is interessant, maar fabricage waterstof kost veel duurzame energie en er is nog heel wat onderzoek en tijd voor nodig.
32:45	<p><u>Paulus Botman</u> (advocaat): gouvernante en participatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Juridisch zijn er nogal wat uitzonderingen voor de burgerluchtvaart: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stikstof niet boven 3.000 ft wordt niet meegerekend, daarboven juist groter; ○ Geluidsniveaus bij Aachen/Maastricht worden niet meegenomen; ○ Anticiperend handhaven komt nergens anders voor; wordt ook door andere hoogleraren aangevochten; ○ Luchtvaart is uit het klimaatakkoord van Parijs gebleven; ○ Geen BTW en accijnzen voor luchtvaart. ● Tekortschietende rechtsbescherming, verantwoordelijkheid ligt bij de politiek; ● Er moeten controleerbare normen komen die gehandhaafd worden; bewoners worden nu in de kou gezet; ● Ministerie van I&W is: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wetgever; ○ Bevoegd gezag; ○ Grootaandeelhouder Schiphol (commerciële betrokkenheid). ● Juridisch kan het ministerie al deze petten dragen, maar dit is niet wenselijk; ● Reacties leden tweede kamer: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Kroger</u> (GL): Schiphol en KLM schrijven mee op antwoorden kamervragen, dat doen burgers niet. Aan luchtvaart wordt economisch een groot zwaar gewicht toegekend. Klimaat, gezondheid, veiligheid en woonomgeving worden onderbelicht. ○ <u>Van Raan</u> (PvdD): sluit hierop aan. Burgers moeten anders stemmen (!). Ministerie is niet tegen wensdenken luchtvaartsector opgewassen.

tijd	Spreker – onderwerp - details
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ir. Leon Adegeest</u> (oorsprong scheepsbouwkundig ingenieur): kamerleden krijgen zeer omvangrijke documentatie luchtvaart te laat, zijn ingewikkeld, enz., Niet kwalijk te nemen dat er geen afgewogen besluiten worden genomen. • <u>Poelmans</u> (ORS-bewoners): Leitmotiv: ontwikkeling Schiphol in balans met de omgeving; niet meer uitgaan van aantal vliegbewegingen en vervolgens overlast beperken, maar van wat de omgeving aankan, dat bepaalt het maximum aantal vliegbewegingen. Fundamentele discussie over hoeveel luchtvaart we nodig hebben. • <u>Alfred Blokhuisen:</u> (belangenbehartiging van omwonenden van luchthavens); participatie overleg met ministerie 4 bewoners versus 20 mensen uit de sector, opmerkingen niet in notulen. Burgers worden systematisch op achterstand gezet. • <u>Cem Laçin</u> (SP): informatievoorziening aan Tweede Kamer is problematisch, niet volledig, niet te doen. Ook voor Burgerparticipatie. • Burgers kunnen niet tegen overmacht luchtvaartsector op.
1:01:06	<p><u>Erik Roelofsen</u> / <u>Ton Tukkers</u> (Noise Abatement Society):</p> <ul style="list-style-type: none"> • geluidsemisies worden niet alleen berekend, maar ook per vliegtuigtype gemeten op verschillende momenten van de start en vastgelegd in geluidscertificaten die voor iedereen beschikbaar zijn (site EASA); • op die certificaten voor elk vliegtuigtype staat ook een maximaal toelaatbare limietwaarde voor geluid. Die waarde is niet voor alle vliegtuigtypes hetzelfde, hangt ook af van het gewicht van het toestel; • het gevolg hiervan is, dat een vliegtuig niet stiller als het minder geluid maakt, maar als het een groter verschil heeft tussen de gemeten waarde en de limietwaarde voor dat toestel, <i>(lijkt dus een beetje op van.... voor...bij prijzen, terwijl de “van prijs” nergens gevraagd wordt)</i> • Als vliegtuigen van Schiphol naar Lelystad verplaatst, heeft dat meer overlast tot gevolg <i>(redenering was mij niet helemaal duidelijk; ik denk dat het komt omdat men de limietwaarden hanteert, en niet de gemeten waarden).</i> • Berekeningen (gemiddelden) zijn geen goed uitgangspunt, grote verschillen tussen berekeningen en metingen, zelfs met hetzelfde toestel dat een paar keer overkwam (belevingsvlucht Lelystad, Zeer stil toestel toch nog 60 dB op 1.800 m); • Bij minder dan 48 dB Lden geen bescherming tegen geluid; telt

tijd	Spreker – onderwerp - details
	<p>niet meer mee;</p> <ul style="list-style-type: none"> • RIVM: bij WHO norm van 45 dB Lden voor 2 miljoen mensen gezondheidsrisico's; • 48 dB – 45 dB is 50% minder geluid zou leiden tot halvering aantal vliegbewegingen; • Hinderbeperking gefocust op ernstig gehinderden is discriminerend jegens andere omwonenden; • Rotterdammers zijn zelf geluid en fijnstof gaan meten en zien grote verschillen tussen officiële waarden en eigen metingen;
1:23:33	<p><u>Johan Vollenbroek</u> (milieuactivist), stikstof:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heeft gezien dat jarenlang overleg met luchtvaart niets oplevert en stapt daarom direct naar de rechter; • Rapport Remkes; iedereen 50% stikstof halveren, dus ook de luchtvaart; • Luchtvaart is juist meer NOx gaan uitstoten door zuiniger motoren (hogere temperaturen in verbrandingskamer); • Vliegvelden hebben verzuimd tijdig vergunningen aan te vragen en voor de 5 vliegvelden liggen de aanvragen er nog; • Gaat er op toezien dat ook emissie boven 3.000 meter wordt meegenomen (gebeurt nu niet) en al het transport op en van/naar luchthaven, anders is aanvraag niet compleet (wordt nog een heel juridisch gevecht); • Overheid traineert; geeft geen inzage in aanvragen voor natuurvergunningen omdat dat geen milieu-informatie zou zijn (!); • <u>Kroger</u> wijst op risico dat stikstofprobleem niet integraal wordt bekeken, sectorale aanpak.
1:41:00	<p><u>Walter Manshanden</u> (econoom), luchtvaarteconomie: (<i>slecht te verstaan</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ook reisbranche is een belangrijke lobby voor luchtvaartgroei; • Ministerie en Schiphol kunnen uitstekende bureaus inhuren, die een monopolie hebben op de informatievoorziening die met name naar de Tweede Kamer gaat; • Samenleving moet keer op keer nieuwe rapporten lezen (grote belasting), terwijl de boodschap continu dezelfde is; • Grote publiek wordt alleen het economisch belang van de vestigingsplaats voorgehouden, maar dit wordt door (sommige?) economen bestreden, omdat de laatste 10 jaren niet meer het geval is; • Luchtvaartsector verdient marginaal geld, de markt bepaalt de prijs; • KLM is een zombie;

tijd	Spreker – onderwerp - details
	<ul style="list-style-type: none"> • Hoeveel luchtvaart heeft Nederland nodig? • Het is twijfelachtig dat Nederland de tweede Hub van Europa moet zijn, meer richten op verbindingen die economisch nodig zijn; • Maakt luchtvaart schaars, dan gaat rendement luchtvaart ook omhoog; • Zakelijke luchtvaart is na corona minder, want men heeft ontdekt dat videobellen veel tijd en geld bespaart, maar vakantie en congressen zal naar oude niveau terug willen. • Remco Dijkstra (VVD): gaat de VVD om behoud bereikbaarheid en werkgelegenheid. Belang transfer wordt onderschat om verbindingen in stand te houden; Manshanden: reden om naar Nederland te gaan is niet omdat je er met transfers toe kan gaan, maar omdat wij bijzondere kwaliteiten hebben, zoals het Rijksmuseum, opleiding, taalvaardigheid, enz. En zijn die waarden nu in de ticketprijs begrepen? Daar heb je lang niet al die transfers voor nodig. Dus niet de mogelijkheid om hier te komen is het belangrijkste, maar de reden waarom men hier naar toe wil.
1:58:00	<p>Leonard Beijderw..... / Richard Abbenhuis (BTV?) fijnstof en ultrafijnstof:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ultrafijnstof is het gevaarlijkste omdat het diep kan doordringen, maar in mer-rapporten staat nog steeds dat we er te weinig van af weten, ondanks onderzoeksresultaten uit buitenland; • In 2017 hebben 170 longartsen over luchtkwaliteit een brandbrief aan de Tweede Kamer gezonden; • Moderne vliegtuigen stoten juist meer uit (hoge verbrandingstemperatuur); • Er zijn geen veilige normen voor fijnstof en helemaal geen normen voor ultrafijnstof; • Zwitsers onderzoek wijst uit dat ultrafijnstof uit vliegtuigmotor direct tot longschade lijdt en ook het RIVM-onderzoek heeft dezelfde onderzoeksresultaten; • Biokerosine brengt zelfs grotere schade toe dan kerosine; • Melkert: mee eens dat biobrandstof niet gaat helpen; e-fuels zijn wel een stuk beter; • Veel woningbouw rond Amsterdam gepland; • Voor ultrafijnstof zijn nog geen normen, ook niet bij de WHO; • Van Laan (PvdD: regering wil er om onduidelijke reden niet aan om gevaar ultrafijnstof te beperken door minder te vliegen; • Kroger (GL): GL heeft in motie voorgesteld om niet meer bloot

tijd	Spreker – onderwerp - details
	te stellen dan nu het geval is om daarna af te bouwen. Normaal voor als je weet dat iets potentieel schadelijk is, maar motie heeft het niet gehaald; andere motie Kroger betreft het nagaan van hoeveel luchtvaart we nu eigenlijk nodig hebben.
2:12:25	<p><u>Afsluiting, diverse sprekers</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Eppo Bruins</u> (CU): veel geleerd door onderlinge samenhang en hoopt op vervolg, vind dat we de verkeerde kant op zijn gegaan en gaat strijden voor rechtvaardigheid; • <u>Mustafa Amhaouch</u> (CDA): gaat voor concurrerende duurzame luchtvaart, hetgeen een spanning inhoudt, maar denkt wel aan groei van 1% mits enz. , gelooft in innovatie; • <u>Remco Dijkstra</u> (VVD): begrijpt de scepsis, maar gelooft ook innovatie en duurzaamheid, maar denkt ook aan banen en bereikbaarheid en wil vaart achter handhaven zetten; • <u>Lammert van Laan</u> (PvdD): blijft bij forse krimp van de luchtvaart om duurzaamheid ed. te bereiken; • <u>Leon Aldegeest</u>: waarschuwt voor te hoge verwachting van innovatie, verwijst naar wat Melkert hierover zei (duurt lang, kost veel geld), geen hypotheek op de toekomst nemen door anticiperend op innovatie alvast te groeien; • <u>Matt Poelmans</u>: minister had het over geen groei op krediet, wat vroeger gebeurde, en daar hebben de politici een handvat aan om dat te voorkomen.

Samengevat:

De verduurzaming van de luchtvaart (beperking geluid, broeikassen en ultrafijnstof) gaat langzamer dan de wereldwijde groei van de luchtvaart. In Nederland lijkt de luchtvaart onder en boven de wet te leven, gezien vele uitzonderingen en het anticiperend (lees: niet) handhaven van de normen uitmondende in tekortschietende rechtsbescherming.

Burgers en politici staan tegenover een zeer machtige sector die hen op het laatste moment met zeer omvangrijke documentatie overlaadt, of aan een overmacht deskundigen uit luchtvaartsector. Heeft overleg met deze sector zin, of kan men maar beter gelijk naar de rechter stappen?

Wat is het economisch belang van luchtvaart? Heeft Nederland een goed vestigingsklimaat vanwege de uitgebreide luchtzijdige bereikbaarheid of wegens andere kwaliteiten? Rechtse partijen hameren op groei voor werkgelegenheid en vestigingsklimaat, linkse op volksgezondheid en niet meer luchtvaart dan voor economie nodig is.

Gevaren van ultrafijnstof uit vliegtuigen blijkt uit diverse onderzoeken, maar er zijn nog geen normen voor en regering wil eerst nog meer onderzoek alvorens hieraan gevolgen te verbinden.