

Shell-zaak versterkt duurzame luchtvaart in 2030

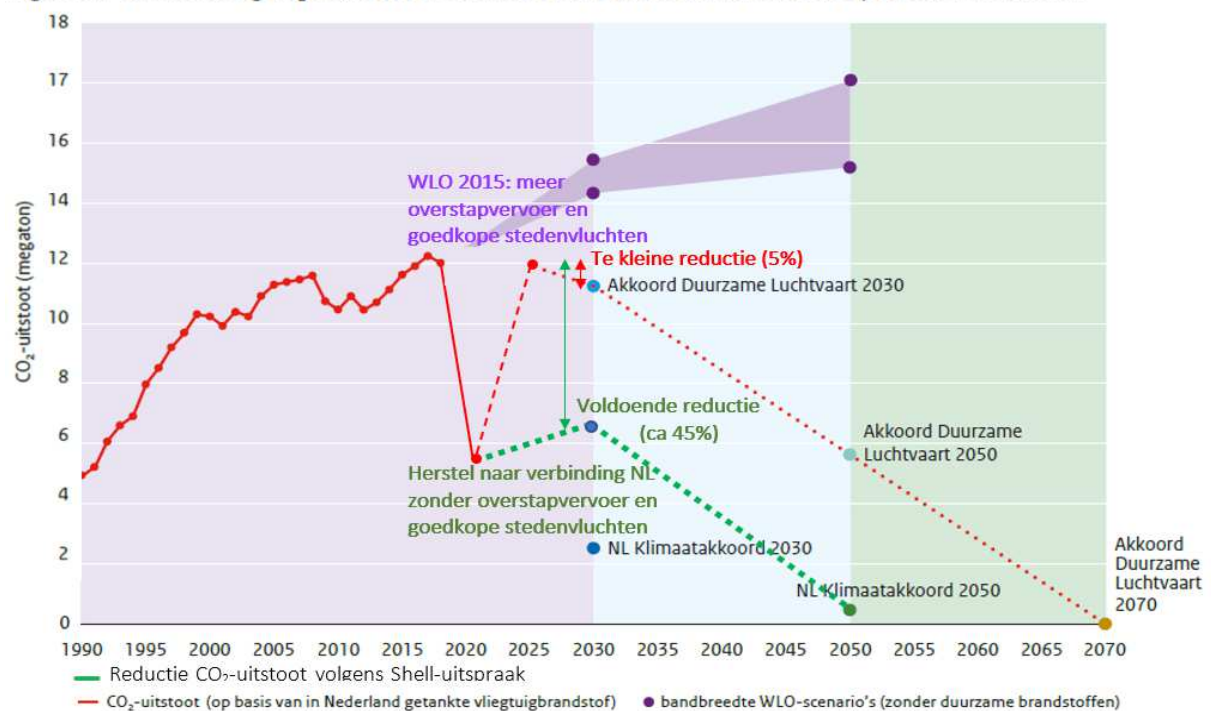
Leestijd 3 minuten

De heer Benschop stelde onlangs in het tv-programma Buitenhof dat *grote* stappen in duurzaamheid voorwaarde zijn voor de mogelijkheden van Schiphol in de toekomst. Het gaat onder andere over innovaties in vliegtuigaandrijving waarvan de mogelijkheden en effecten nog lang niet zeker zijn en niet op korte termijn gerealiseerd worden. Tot 2030 worden *kleine* stappen gezet: wat zuiniger vliegen en beperkte hoeveelheden biobrandstof toevoegen. "Parijs" eist echter dat ook vóór 2030 grote stappen gezet worden.

Ook Shell ging uit van substantiële uitstootreductie pas op langere termijn. Aan dit vooruitschuiven heeft de rechter een einde gemaakt. Shell is verplicht tot bijna halvering van het klimaateffect in 2030 ten opzichte van 2019. Die eerste grote stap is in de gehele samenleving dringend nodig om de strijd tegen de opwarming nu fysiek te beginnen en niet nog jarenlang op innovaties te wachten.

Milieudefensie zal ook de Schiphol Group en andere bedrijven in de sector aanspreken op eenzelfde forse taakstelling voor uitstootreductie door het luchtverkeer in 2030. Deze taakstelling verhindert volumegroei van het luchtverkeer vanwege de te kleine reductie volgens het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Het herstel van de luchtvaart in Nederland na Covid-19 moet op zijn minst tot 2030 gericht worden op veel minder luchtverkeer dan in 2019, om voldoende reductie mogelijk te maken. Zie de groene lijnen in de aangepaste figuur 5.1 van de Luchtvaartnota. Deze toont ook het herstel na Covid-19 naar het oude volume uit 2019 (rood) dat de sector momenteel nastreeft.

Figuur 5.1 Ontwikkeling CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland en indicatie bij bereiken van doelen



Bronnen: Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (IenW) en Bestemmingenanalyse (WTL)

Tegelijk moet Shell zich ook inspannen om de uitstoot van aan derden geleverde brandstoffen bijna te halveren. Als ook andere oliemaatschappijen hiervoor moeten zorgen, zal de luchtvaart op Schiphol en de regionale luchthavens in 2030 hoogstens 55% fossiele brandstof kunnen verkrijgen van de leveringen in 2019. Dit beperkt zowel het commerciële luchtverkeer als General Aviation.

In het licht van deze ontwikkelingen moet het op groei gerichte luchtvaartbeleid van de overheid en de luchthavens grondig herzien worden. Het groeiverdienmodel is niet meer levensvatbaar. Schiphol krijgt overcapaciteit, dus hoeft Airport Lelystad ook geen vakantievluchten meer over te nemen.

Welke invloed heeft vermindering luchtverkeer op de economie en samenleving?

Wij hebben bij de informateur en de Tweede Kamer [gepleit](#) voor een expert-onderzoek naar de hoeveelheid luchtvaart die Nederland economisch en maatschappelijk nodig heeft. En wel om goed verbonden te blijven met bestemmingen die voor de handel en de samenleving van groot belang zijn. Het gaat om passagiers van en naar Nederland. Aldus de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

Aan de hand van een gedetailleerde analyse van bestemmingen en luchtverkeer constateert de [WTL](#) dat minstens een derde van de huidige bestemmingen met bijbehorende vluchten niet aan dit criterium voldoet. Deze zijn bestemd voor de overstappers die van Schiphol een extreem grote luchthaven hebben gemaakt, maar niet aan onze economie bijdragen. Er waren in 2019 ook tienduizenden vluchten die door bestaande HSL-lijnen overgenomen kunnen worden. Extreem goedkoop vliegverkeer kan met belastingmaatregelen teruggedrongen worden.

Al met al hebben de internationaal georiënteerde BV Nederland en samenleving voor hun volledige zakelijke en particuliere reisbehoeften slechts 60% tot 70% van het aantal vluchten uit 2019 nodig om alle relevante bestemmingen (in)direct te bereiken. In het voorgestelde onderzoek kan dit getoetst worden.

Deze vermindering van luchtverkeer is de onmisbare eerste grote stap naar duurzaamheid. De uitstekende bereikbaarheid blijft behouden door het luchtverkeer selectief te beperken tot vluchten die nodig zijn voor goede verbindingen. De veiligheidsrisico's en vlieghinder nemen effectief af. De verbeterde kwaliteit van de leefomgeving versterkt zowel de samenleving als het vestigingsklimaat. De woningbouw in de Schipholregio krijgt betere kansen. De luchtvaartsector draagt effectief bij aan de energietransitie. Er komt meer personeel uit de luchtvaartsector beschikbaar voor de zorg, ICT en de energietransitie.

Hoofddorp, 14 juni 2021

[Bewoners Omgeving Schiphol](#)
[SchipholWatch](#)
[Landelijk Burgerberaad Luchtvaart](#)
[SATL Lelystad](#)
[Mobilisation for the Environment](#)
[Werkgroep Toekomst Luchtvaart](#)

Informatie:

H. Buurma, voorzitter WTL
h.buurma@upcmail.nl
0620804337

 **Bewoners Omgeving Schiphol**

 **LBBL**

 **SW**

 **SATL**

 **MOB**

 **WTL**
WERKGROEP TOEKOMST LUCHTVAART