**Ronde tafel gesprek Commissie I&W Governancestructuur Luchtvaart 18-4-2018**

**Position Paper**

**Een aanzet tot een NATIONAAL LUCHTVAART AKKOORD**

Het is de hoogste tijd dat er kaders worden gesteld die leiden tot forse vermindering van de milieudruk door de luchtvaart rond luchthavens en ook door het vliegverkeer in het algemeen.

Rond luchthavens gaat het primair om het terugdringen van de geluidhinder (met extra aandacht voor de nachtrust) en luchtkwaliteit (toxische stoffen als NOx, PM10 en PM2,5), voor luchtvaart in het algemeen gaat het vooral om de broeikasgasemissies.

Deze kaders moeten worden ontwikkeld binnen de uitgangspunten van de regeringsverklaring: slim en duurzaam, een focus op hinderbeperking ipv aantal vliegbewegingen, de 50/50 regeling van Alders, groei alleen door slimmer en schoner,meer duurzame kerosine etc.

Hoe belangrijk ook, alleen verbetering van de Governance structuur is niet genoeg om de technocratische en economische sturing van de luchtvaartsector te verbreden naar een meer maatschappelijk duurzame sturing. Waarin ook omwonenden- en belangenorganisaties worden gehoord en waarbij hun inbreng serieus wordt genomen. Waarin wordt gestuurd vanuit een evenwicht tussen People, Planet en Profit.

Basis hiervoor moet een kader zijn, in het verlengde van de regeringsverklaring, wat wordt verankerd in de luchtvaartnota 2020-2030. Laten we dat eens een Nationaal Luchthaven Akkoord (NLA) noemen. Een accoord waarin aan omwonenden duidelijkheid wordt gegeven dat de directe geluidshinder niet verder toeneemt maar afneemt. Waarin ook de gezondheidsrisico’s door toxische stoffen gaan afnemen. En we voor onze kinderen en kleinkinderen een wereld achterlaten die niet verder wordt opgewarmd door de broeikasemissie van de luchtvaart.

Maar ook een akkoord waarin de economische waarde van de luchtvaartsector wordt gerespecteerd, deze zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt en de kennis en kunde van de sector inzet om zijn verdere groei door (technische) innovaties te verdienen.

Hoe kan een dergelijk Akkoord eruit zien? Door allereerst innovatiewinst uit het verleden niet te gebruiken als groeiargumentatie naar de toekomst. De groei-explosie van de sector, met alle hindertoename van dien, heeft alle innovatiewinst in de afgelopen periode dusdanig ver overstraald, dat deze groeiargumentatie door omwonenden ronduit als bruuskerend zal worden ervaren.

Wel kan de 50/50 regeling worden geprojecteerd naar de toekomst, waarbij het principe wordt gehanteerd als een balans tussen sector, omwonenden- en milieubelangen. De belangrijkste 3 variabelen die de directe door vliegtuigen gegenereerde hinder bepalen zijn:

1. de hoeveelheid brandstof
2. de samenstelling van de brandstof
3. de veroorzaakte geluidsbelasting

ad 1) De CO2 uitstoot van vliegtuigen en dus de algemene klimaatbelasting is een direct gevolg van de hoeveelheid verbruikte kerosine. De per jaar op de Nederlandse luchthavens getankte hoeveelheid kerosine is bij het CBS bekend. De luchtvaartsector zelf hanteert als kengetal een innovatiepercentage op brandstofefficiency van 1,5 % per jaar. Over 12 jaar is dat cumulatief ca. 20%. Indien 50 % van deze milieuwinst ten goede komt aan het milieu en 50% door de sector in groei mag worden vertaald is een alleszins gerechtvaardigde doelstelling dat het in 2030 het totale kerosinegebruik op de Nederlandse luchthavens maximaal 90% mag zijn van het niveau in 2018.

Ad 2) De huidige kerosine kenmerkt zich door een hoog zwavel en benzeengehalte. Door om te schakelen naar synthetische kerosine wordt de uitstoot van toxische stoffen sterk verminderd. Bijmengen van synthetische brandstof in gewone kerosine is nu al tot 50% mogelijk. Een gerechtvaardige doelstelling mag zijn dat in 2030 kerosine geen zwavel of benzeen meer bevat. Via de 50/50 regel is derhalve een afgeleide doelstelling gerechtvaardigd dat het zwavel en benzeengehalte in de op Nederlandse luchthavens getankte kerosine dan maximaal 50% mag zijn van het niveau in 2018.

Ad 3) Nu al geven moderne vliegtuigtypen (zoals de A320 NEO en de Boeiing 377 MAX) een 2 klassen lagere geluidsbelasting op, wat resulteert in een ca. 6 dB lagere geluidsbelasting voor direct omwonenden. De vervanging van de luchtvloot op de Nederlandse luchthavens met deze moderne toestellen zal geleidelijk gaan, maar een alleszins redelijke doelstelling zou moeten zijn dat deze in 2030 zijn beslag heeft gekregen. Bovendien worden de navigatietechnieken voor optimalisatie van de aan- en afvliegroutes steeds beter. Via de 50/50 regel zou 50% aan omwonenden ten goede moeten komen en zou het geluidsniveau rond Nederlandse luchthavens in 2030 derhalve ten minste 3 dB(A) lager moeten zijn dan in 2018.

Deze randvoorwaarden bij een NLA gelden alle drie gezamenlijk, dus én én én. Het aantal vliegbewegingen kan slechts binnen deze randvoorwaarden groeien en voor de monitoring van het NLA in de tijd tot 2030 wordt een stappenplan ontwikkeld, met enkele ijk momenten en een handhavingsysteem.

De monitoring vindt plaats binnen een Governancestructuur waarin omwonenden, belangenorganisaties, overheden en de luchtvaartsector evenwichtig worden vertegenwoordigd en ook in evenwicht worden voorzien van middelen en expertise om hun rol goed te kunnen vervullen. Zowel een onafhankelijk voorzitterschap als vroegtijdige en open informatie naar de burger over deze monitoring zijn daarbij absolute voorwaarden om het verloren vertrouwen in de luchtvaartsector en het handelen van de overheid daarbij enigszins terug te winnen.

Het voorgestelde NLA is zeer voorzichtig ingezet. Een minder vergaand NLA is moeilijk voorstelbaar, omdat onze maatschappelijke ambitie te allen tijde zou moeten uitgaan boven het innovatietempo wat de luchtvaart sector nu realiseert. Een voor 2030 steviger duurzaamheid ambitie en / of een verdergaande tegemoetkoming in de geluidshinder naar omwonenden, wordt door omwonenden en belangenorganisaties zeer gewenst, maar is het primaat van de politiek.

Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

Eindhoven, 11-4-2018

[www.bvm2.nl](http://www.bvm2.nl)

***BVM2 organiseert informatie en discussiebijeenkomsten in de regio rondom de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Zij vraagt omwonenden en lokale organisaties daaraan deel te nemen en BVM2 te steunen op basis van een bredere visie op wat nodig is om de leefomgeving van de luchthaven en het klimaat veilig te stelle*n.**