

Uitspraak tegen Shell is van toepassing op de luchtvaart

De recente uitspraak van de rechter inzake de beperking van uitstoot van broeikasgassen door het internationaal georiënteerde Shell maakt het mogelijk ondernemingen juridisch aan te spreken op een reductiebijdrage aan het akkoord van Parijs die gelijkwaardig is met die van landen. Ook onze luchtvaartsector kan niet langer buiten schot blijven bij de nationale reductiedoelstelling.

Het argument dat luchtvaart een internationale activiteit is die primair via ICAO gereguleerd wordt en buiten de nationale doelstelling valt, is niet meer aan de orde. Nieuwe rechterlijke reductieverplichtingen zullen de toegestane uitstoot van broeikasgassen van vliegtuigen aanzienlijk laten afnemen in 2030 en op weg daarnaar toe. Vervanging van fossiele kerosine door klimaatneutrale alternatieven is nog lang onvoldoende en duur. Non-CO₂ uitstoot verminderen (waterdamp, vliegtuigstrepen, NOX en andere gassen) is nog moeilijker. Dientengevolge zal de hoeveelheid jaarlijks te bunkeren fossiele kerosine in hoog tempo moeten afnemen. Een door de rechter opgelegde beperking van brandstofverbruik zal het aantal mogelijke vluchten van Schiphol en de regionale luchthavens aanzienlijk verlagen. Verliesgevende regionale luchthavens kunnen beter gesloten worden. De autonome groei van de luchtvaart is voorbij.

Voortzetting van het mainportbeleid, het hoge plafond van het LVB-1, groei van de hubfunctie van Schiphol, het groeiverdienmodel in de Luchtvaartnota, capaciteitsvergroting in de Luchtruimherziening en ingebruikname van Lelystad passen niet meer in dit luchtvaartbeleid. Opname van luchtvaartgroei in het regeerakkoord zou hoogst onrealistisch zijn. Het doelvolume van het herstel na corona zou niet boven het verwachte lagere volume in 2030 moeten uitkomen om voldongen feiten te voorkomen.

Zes burgerorganisaties hebben informateur Hamer en Kamerfracties verzocht om in het coalitieakkoord op te nemen dat de reductie van de broeikasgas-uitstoot van het luchtverkeer in Nederland moet voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs. Bij de daarmee gepaard gaande vermindering van het verkeersvolume in het tempo volgens dit akkoord geniet het behoud van een goede verbinding met de voor Nederlandse handel relevante bestemmingen zowel in Europa als intercontinentaal de voorkeur. In dit netwerk kunnen alle zakelijke en niet-zakelijke passagiers tussen Nederland en deze bestemmingen reizen, met uitzondering van extreem goedkope en door de trein vervangbare vliegvluchten.

De WTL kan aantonen dat het daarvoor noodzakelijke volume luchtverkeer met 350.000 vluchten in 2030 redelijk overeenkomt met het door uitstootafname gereduceerde verkeersvolume. Dit voorkomt nadelige economische en maatschappelijke gevolgen van de uitstootvermindering.

