

Betreft: Herstel de balans; kies voor een eerlijk en duurzaam luchtvaartbeleid

Geachte informateur, onderhandelende partijen,

De komende kabinetsperiode is cruciaal voor de verduurzaming van de luchtvaart. De klimaatcrisis, het verlies aan biodiversiteit en toenemende gezondheidsproblemen vragen om leiderschap en kundig ingrijpen. We staan als samenleving op een kruispunt: we kunnen niet blijven vasthouden aan een verouderd systeem van ongelimiteerde luchtvaartgroei. Het is zaak dat een nieuw kabinet kiest voor een eerlijke koers die mens, milieu en klimaat centraal stelt.

De luchtvaart is op dit moment de grote uitzondering in het klimaatbeleid. Terwijl andere sectoren en burgers hun uitstoot terugbrengen, groeit het aantal vluchten vanuit Nederland (en daarmee de uitstoot en overlast) naar recordhoogte – inmiddels ruim 1.800 vluchten per dag¹.

Nederland faciliteert zelfs 1,5 keer meer vluchten per inwoner dan landen als Duitsland en Frankrijk – vooral door de grote hoeveelheid overstappers op Schiphol.² En dat terwijl de sector veel uitzonderingen heeft; geen accijns op kerosine, geen btw op tickets, en geen bindende CO₂-doelen heeft, in tegenstelling tot veel andere sectoren. Daarnaast wordt geluidsoverlast al jaren gedoogd en heeft Schiphol op dit moment zelfs geen natuurvergunning³.

Ook de geluidsoverlast door vliegtuigen is voor honderdduizenden mensen een dagelijkse realiteit – met serieuze gevolgen voor hun gezondheid. In maart 2024 oordeelde de rechtbank in een baanbrekende uitspraak dat de staat jarenlang onrechtmatig heeft gehandeld door omwonenden onvoldoende te beschermen tegen vliegtuiglawaai⁴. Volgens de rechter moet de overheid de belangen van de omwonenden beter meenemen in haar afwegingen. Het is voor ons noodzakelijk dat de overheid zorgt voor duidelijk, afdwingbare normen. Normen voor geluidsoverlast die niet alleen berekend worden, maar ook gemeten en waarin het maximum aantal vluchten per baan (frequentie) en perioden met rust zijn opgenomen. Deze uitspraak onderstreept wat bewoners, artsen en experts al jaren zeggen: **de balans is zoek. Jarenlang zijn omwonenden genegeerd, terwijl de druk van een steeds verder uitdijende sector op klimaat, natuur, woningbouw en leefomgeving onverminderd toeneemt. In deze vorm is het luchtvaartbeleid onhoudbaar.**

Toch blijven mythes hardnekkig: zo zou groei van Schiphol onmisbaar zijn voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. In werkelijkheid levert de luchtvaart slechts circa 0,4 % van het bbp en betreffen veel banen tijdelijke of indirecte functies die gemakkelijk in andere sectoren kunnen worden opgevangen.⁵ De vele uitzonderingen die de luchtvaart geniet zorgen nauwelijks voor toegevoegde waarde voor Nederland in de vorm van belastinginkomsten terwijl de kosten van geluidsoverlast, gezondheidsklachten en klimaatimpact volledig bij omwonenden en samenleving neerslaan⁶. Hierdoor wordt veel van het vermeende ‘maatschappelijk belang’ van luchtvaart in werkelijkheid zwaar overschat.

Daarnaast blijkt dat de lasten van de luchtvaart bijzonder ongelijk verdeeld zijn. Het zijn vooral veel- en vervliegers die verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de uitstoot en de overlast, terwijl de kosten daarvan – gezondheidsproblemen, klimaatimpact en infrastructuur –

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>.

² <https://natuurenmilieu.nl/onderwerpen/reizen-vervoer/luchtvaart/minder-vliegen/>.

³ <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Rechtbanken/Rechtbank-Den-Haag/Nieuws/Paginas/Rechtbank-vernietigt-natuurvergunning-Schiphol.aspx>.

⁴ <https://nos.nl/artikel/2513567-omwonenden-schiphol-na-uitspraak-rechtbank-eindelijk-erkenning>.

⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/economie/luchtvaart>.

⁶ Schroten, A., P. Scholten, L. Leestemaker et al. (2023) *De prijs van een vliegreis*. Editie 2023. CE Delft.

grotendeels worden afgewenteld op de samenleving als geheel.⁷ Ook overstappers, die ruim een derde van de passagiers op Schiphol uitmaken, dragen nauwelijks bij aan belastinginkomsten, terwijl hun aanwezigheid wel bijdraagt aan de geluidsoverlast en de druk op de omgeving. Een grote groep economen heeft hier recent in het vakblad ESB voor aandacht voor gevraagd: zolang deze groepen onvoldoende betalen voor de maatschappelijke kosten die zij veroorzaken, blijft vliegen kunstmatig goedkoop en worden verkeerde prikkels in stand gehouden.⁸

Dat moet én kan anders.

Een fundamentele koerswijziging wordt al jaren bepleit door een breed en groeiend front: omwonenden, gemeenten, artsen, wetenschappers, milieuorganisatie en luchtvaartmedewerkers zelf. Zo stelden luchtvaartprofessionals onder de vlag van Call Aviation to Action dat het huidige businessmodel onhoudbaar is⁹. Ook uit publieksonderzoek blijkt: meer mensen zijn vóór krimp (43%) van de luchtvaart dan voor groei (15%)¹⁰.

Recent onderzoek van SEO laat zien dat dit kan: zonder overstappers kan Schiphol bijna halveren, terwijl de bereikbaarheid grotendeels behouden blijft, de gezondheid van omwonenden sterk verbetert, de sector bijdraagt aan de klimaat- en stikstofdoelen én er ruimte vrijkomt voor broodnodige woningbouw¹¹.

Wij roepen een nieuw kabinet op om de balans te herstellen. Dat begint met het uitvoering geven aan het principe dat ook de luchtvaart niet boven de wet mag staan. We vragen u om vijf concrete stappen te zetten die breed gedragen worden en die de basis vormen voor een rechtvaardig en toekomstbestendig luchtvaartbeleid:

1. **Voer een bindend CO₂-plafond in voor de luchtvaart**, zodat ook zij, net als alle andere sectoren wettelijk worden verplicht om de uitstoot naar beneden te brengen.
2. **Maak vliegbelasting eerlijker**. Maak de hoogte afhankelijk van reisklasse en frequentie en zorg dat ook overstappers gaan meebetalen, zodat de vervuiler betaalt. Zo kun je 2 miljard euro extra per jaar in de schatkist laten vloeien.
3. **Verbied nachtluchten (tussen 23.00-07.00 uur)**. Dat één van de belangrijkste manieren om gezondheidsschade door slaapverstoring bij honderdduizenden omwonenden afdoende te verminderen.
4. **Stop definitief met Lelystad Airport**; een project uit het verleden dat niet in lijn is met klimaat- stikstof en gezondheidsdoelen.
5. **Veranker gezondheid en leefomgeving in luchtvaartbeleid** met wettelijke normen en handhaving op geluid, stikstof, ultrafijnstof en andere schadelijke emissies.

Deze voorstellen zijn uitvoerbaar, betaalbaar en noodzakelijk. Ze dragen bij aan gezondheid, leefbaarheid, klimaatdoelen, hogere belastinginkomsten en een eerlijker mobiliteitssysteem.

Het is tijd om de luchtvaart niet langer te behandelen als een uitzondering, maar als een sector die, net als iedere andere, moet bijdragen aan de transitie naar een leefbare toekomst.

⁷ Zijlstra, T. (2024) Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁸ <https://esb.nu/laat-ver-vliegers-en-overstappers-zelf-meer-opdraaien-voor-de-kosten/>.

⁹ <https://www.change.inc/mobiliteit/350-luchtvaart-insiders-slaan-alarm-ons-businessmodel-is-onhoudbaar-41703>.

¹⁰ <https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2025/01/27/draagvlakonderzoek-luchtvaart-in-nederland-meting-2024/Draagvlakonderzoek+Luchtvaart+in+Nederland%2C+meting+2024.pdf>.

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/21/bijlage-2-betekenis-van-de-transferpassagiers-op-schiphol>.

Wij vragen u: neem verantwoordelijkheid en kies voor beleid dat het algemeen belang van de burgers vooropstelt, niet het kortetermijnbelang van een industrie die vervuiling en overlast afwentelt op mens en milieu.

Diverse ondertekenaars (maatschappelijke organisaties, zorgprofessionals, wetenschappers, lokale overheden, omwonenden organisaties en betrokken burgers) steunen deze oproep van harte.

Met vriendelijke groet namens alle ondergetekende partijen,

Toon Zegers

t.zegers@groene11.nl | +31 6 20 64 02 09



Deze brandbrief wordt ondersteund door de volgende organisaties:

Advocates for the Future

Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast (BTR) Rotterdam

Bewonersgroep Vlieghinder Limmen

FNV Young & United

Greenpeace Nederland

Groene Zorgalliantie

De Jonge Klimaatbeweging

Jonge Socialisten in de PvdA

Lab Toekomstige Generaties & Stand Up For Your Rights

Milieudefensie

MOB

Natuur & Milieu

Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland

Natuurmonumenten

Platform Vliegoverlast Amsterdam

Recht op bescherming tegen vlieghinder

Safelanding

SATL – Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen

Stichting S4R

SchipholWatch

Stay Grounded

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE)

Vogelbescherming

Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Urgenda

Youth for Climate Netherlands (YFC NL)

Daarnaast wordt de oproep onderschreven door de volgende vooraanstaande experts en professionals:

Arjen Witteloostuijn – hoogleraar en decaan School of Business and Economics, Vrije Universiteit Amsterdam

Bert van Wee – hoogleraar Transportbeleid, Technische Universiteit Delft

Eric Pels – universitair docent Luchtvaart economie, Vrije Universiteit Amsterdam

Harald Buytendijk – senior lecturer & researcher, Academy for Tourism, Centre for Sustainability, Tourism and Transport (CSTT)

Irene van Staveren – hoogleraar Economie, Erasmus Universiteit Rotterdam

Ismé de Kleer – kinderlongarts, Franciscus Gasthuis & Vlietland

Jeroen van den Bergh – hoogleraar Milieueconomie, Vrije Universiteit Amsterdam

Julia Schaumburg – hoogleraar Econometrics & Data Science, Vrije Universiteit Amsterdam

Karel Bockstael – voormalig directeur duurzaamheid KLM

Marjan Hofkes – hoogleraar Milieueconomie, Vrije Universiteit Amsterdam

Mark Sanders – hoogleraar Internationale Economie, Universiteit Maastricht

Paul Peeters – emeritus hoogleraar, Breda University of Applied Sciences

Rens van Tilburg – oprichter Sustinnova, onderzoek & advies

Roel Beetsma – hoogleraar en decaan Economie en Bedrijfskunde, Universiteit van Amsterdam

Wouter Botzen – hoogleraar Economics of Global Environmental Change, Vrije Universiteit Amsterdam