

In dit nummer



LBBL-dag 12 oktober Utrecht

• 2 •



Aanvallen!

• 3 •



NOVI en de luchtvaart

• 4 •



Onderzoek noodzaak groei

• 5 •

Klimaatbeleid en de Luchtvaartnota

Het besef dringt door dat de wereld alles, maar dan ook alles in het werk moet stellen om de temperatuurstijging tot 1,5 graad te beperken. Het huidige klimaatbeleid luchtvaart van het kabinet schiet daarin ernstig te kort. Toenemend luchtverkeer versterkt de opwarming van de aarde. Het doet een deel van de klimaatoffers van burgers en normale bedrijven teniet.

De groei van het aantal vlieguren, niet in de laatste plaats vanwege toerisme, krijgt voorrang boven het levensbelang van jonge mensen in de hele wereld. Iedereen wordt bedreigd door extreem weer en economische neergang als gevolg van de opwarming van de aarde.

De luchtvaart moet gewoon, net als alle andere vervuilers, zijn bijdrage leveren om te voldoen aan de reductiedoelstellingen van 'Parijs'. Dat betekent nul uitstoot in 2050 en daar moet via een zo steil mogelijk reductiepad naartoe gewerkt worden, te beginnen via de Luchtvaartnota 2020 - 2050.

De discussie over hinderreductie is overbodig als je het klimaat voorop zou zetten

Het kabinet werkt daar niet aan mee, sterker nog: het wil groei toestaan, 'maar alleen als de hinder voor omwonenden afneemt'. Omwonenden van

de luchthavens herkennen de grijsge-draaide plaat van 'steeds minder hinder' om de luchtvaartsector maar te kunnen laten doorgroeien.

Bewoners worden wakker door nachtvluchten én hun gezondheid heeft te lijden onder het toenemende aantal vliegtuigen dat zonder tussenpozen hun woongebied passeert. Neem daarbij de verontrustende gevolgen van ultrafijnstof en de zorgen over de veiligheid en de emmer loopt werkelijk over.

Maar eigenlijk is deze hele discussie overbodig als je het klimaat voorop zet. Opwarming veroorzaakt nu al veiligheidsrisico's met de vele klimaatrampen in de hele wereld. Op termijn wordt ook Nederland bedreigd. Alleen al daarom moet de regering klimaatveiligheid van de luchtvaart conform het Parijs-akkoord de hoogste prioriteit geven.



Agenda

Hiernaast belangrijke data rond het luchtvaartdebat.

Datum	Gebeurtenis	Details
11 september	Algemeen Overleg luchtvaart	Tweede Kamercommissie I&W
27 september	Landelijke klimaatstaking Den Haag	Fridays For Future Nederland en vele andere organisaties
7 oktober	Internationale klimaatopstand voor klimaat en biodiversiteit, Amsterdam	Extinction Rebellion
12 oktober	LBBL-dag	LBBL, De Kargadoor, Utrecht
herfst 2019	meerdere acties in het kader van Noodlanding voor het klimaat	Greenpeace e.a.
eind 2019/ begin 2020	vaststellen Luchtvaartnota 2020-2050	Tweede Kamer



Donaties

De stichting LBBL heeft een rekening geopend bij

Triodos Bank

NL03 TRIO 0379 6875 69

Omdat wij geen eigen middelen hebben, zijn wij bijzonder blij met kleine en grote donaties.

De ANBI-status wordt op dit moment aangevraagd (Donateurs van Algemeen Nut Beogende Instelling mogen hun giften aftrekken van de inkomsten- of vennootschapsbelasting).



LBBL-dag 12 oktober

De Kargadoor, Oudegracht 36, 3511 AP Utrecht



De jaarlijkse ontmoetingsdag voor leden van aangesloten organisaties en Vrienden van het LBBL vindt plaats op zaterdag 12 oktober van 10 tot 16.30 uur in De Kargadoor in Utrecht. Het gebouw bevindt zich op een kleine tien minuten lopen van het Centraal Station.

Vooraf aanmelden is verplicht, want er is ruimte voor maximaal honderd deelnemers. De toegang bedraagt € 5; De Kargadoor stelt de ruimtes weliswaar voor een vriendenprijs beschikbaar, maar het is bepaald niet gratis. Een lunch is verkrijgbaar voor € 9,50.

PROGRAMMA

Iedereen zal beseffen dat het de komende maanden gaat spannen voor wie een radicaal ander luchtvaartbeleid wil: op allerlei terreinen zijn grenzen bereikt, al wil het kabinet daar weinig tot niets van weten. De opening van Lelystad en doorzetten van groei van vliegbewegingen staat nog steeds bovenaan hun agenda. En ook op het gebied van klimaat en hinderbeperking gaat het de verkeerde kant op.

12 Oktober staat in het teken van elkaar ontmoeten, informatie delen en actie voeren. Wat zijn onze antwoorden op de verkeerde koers die het kabinet vaart en hoe gaan we onze acties verbreden? Hoe zorgen we dat de overlast echt afneemt? Wat moet er gebeuren om de CO₂-emissie van de luchtvaart de komende decennia tot nul te reduceren. Hoe brengen we de stikstofbelasting door het vliegverkeer omlaag?

Daarnaast lopen we ons warm voor acties als de campagne o.l.v. Greenpeace: Noodlanding voor het Klimaat. Maar bovenal willen wij samen met u zoveel mogelijk kennis delen. Het exacte programma volgt eind september. Na een gezamenlijke start in de ochtend, kunt u in de middag twee deelsessies bijwonen met onderwerpen als geluidhinder, de consequenties van de uitspraak van de Raad van State inzake stikstof, toxische emissies, emissierechten en duurzame brandstoffen, en reizen in tijden van klimaatontwrichting. Tot 12 oktober! Gebruik de knop hierboven of ga naar lbbl.nl.

WHAT THE FUCK - HAAGSE GEDACHTENSPINSELS

- Stilstand is achteruitgang, anders missen we de boot...
- Schiphol is een banenmotor...
- we kunnen niet de economie op slot zetten...
- zonder groei kan de KLM niet concurreren...
- het klimaat wordt er niet beter van indien de groei verhuist naar Duitsland of Dubai...
- Schiphol en KLM zijn juist koplopers in duurzaamheid...
- we willen allemaal met vakantie...
- Schiphol is ook belangrijk als werkgever voor veel omwonenden...
- we moeten de balans in het midden vinden en dat is gematigde groei met een hinderbeperkend pakket...
- zonder groei kan KLM niet innoveren en verduurzamen...

Aanvallen!

We moeten de onzinargumenten van de minister en de luchtvaartsector keihard aanpakken. Al eerder kwam Greenpeace met een Bullshit Bingo.



Op 12 oktober gaan we met elkaar de argumenten van de minister genadeloos fileren en de goede argumenten voor een radicaal ander luchtvaartbeleid op een rij zetten. Handig als u in discussies verzeild raakt over de luchtvaart. Want de minister, regeringspartijen en verder iedereen (hoeveel zijn dat er eigenlijk nog) die gelooft dat klimaatverandering een hersenspinzel is of denkt dat het met de overlast wel meevalt of losloopt, moet vroeg of laat de een overtuigend weerwoord krijgen. We gaan elkaar helpen losse statements te verbreden tot een sterk betoog.

Eind 2019, begin 2020 zal de Tweede Kamer een besluit nemen over de Luchtvaartnota 2020 - 2050. De publieke opinie en de media spelen daarbij een belangrijke rol. Partijen zijn immers afhankelijk van hun kiezers.

De volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer praten op 11 september met de minister over haar luchtvaartbeleid. Op de agenda staat onder meer:

- › Selectiviteitsbeleid Schiphol – Lelystad Airport
- › Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota
- › Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
- › Voortgang programma Luchtruimherziening
- › Advies Proefcasus Eindhoven Airport
- › Aanpak geluidshinder Eijsden

U kunt de vergadering bijwonen of via een live-stream op internet volgen. Een grote opkomst verhoogt de druk! Zie tweedekamer.nl/

Greenpeace heeft met meer dan 400 vrijwilligers 1600 actie ideeën verzameld in 20 brainstormen. In september kan iedereen stemmen welke actie wordt uitgevoerd.

Meld je aan als je actief wilt meehelpen om de actie die dan wordt gekozen voor te bereiden en uit te voeren.

Zie noodlandingvoorhetklimaat.nl



SCHIPHOL BULLSHIT BINGO!

GEMATIGDE GROEI	SCHIPHOL IS EEN BANENMOTOR	SCHIPHOL ZIT OP SLOT	SCHONE EN STILLERE Vliegtuigen
STAP VOOR STAP	ER ZIJN RANDVOORWAARDEN	PIJLER VAN DE ECONOMIE	GROEI BINNEN DE GESTELDE KADERS
BELANGRIJKE HUB	ELEKTRISCH Vliegen GAAT ALLES OPlossen	DRAAGVLAK IS BELANGRIJK	AANTOONBARE HINDER-VERMINDERING
VESTIGINGS-KLIMAAT	STILSTAND IS ACHTERUITGANG	EEN EMISSIELOZE LUCHTHAVEN	VOORWAARDELIJKE GROEI

SCHIPHOL BULLSHIT BINGO!

Colofon

Het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart is een overleg van organisaties van omwonenden van Nederlandse burgerluchthavens. Sluit u aan!

De deelnemende organisaties ontwikkelen gezamenlijke standpunten en acties met als doel de negatieve effecten van de luchtvaart niet verder te laten groeien en terug te dringen.. Hiermee zorgen we er ook voor dat de bevolking rond verschillende luchthavens niet tegen elkaar wordt uitgespeeld. De situaties per luchthaven zijn zeer divers. Een one-size-fits-all oplossing bestaat niet altijd. De autonomie van de aangesloten organisaties staat voorop.

Organisaties kunnen zich bij het LBBL aansluiten en individuele geïnteresseerden kunnen vriend van het LBBL worden. Meld u aan via onze website <https://lbbl.nl/> of stuur een mail naar info@lbbl.nl

Financiële steun is ook zeer welkom (op Triodos bankrekeningnummer NL03 TRIO 0379 6875 69 ten name van Landelijk Burgerberaad Luchtvaart).

Wilt u geen mail meer van het LBBL ontvangen: maak dat kenbaar door een mail te sturen naar info@lbbl.nl



Nationale Omgevingsvisie en de luchtvaart

NOVI draagt bij aan inconsistent klimaatbeleid

Op 20 juni werd het Ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie feestelijk gepresenteerd in de EXPO Haarlemmermeer. Er waren veel stands met voorbeelden van milieuvriendelijke praktijken. Minister Cora van Nieuwenhuizen schetste een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving, waar economie, milieu, klimaat, leefbaarheid en duurzaamheid in samenhang worden bekeken.

Op de vraag hoe het dan zou gaan met geluidhinder, luchtverontreiniging, klimaataantasting door de luchtvaart, luidde het antwoord dat dit in de Luchtvaartnota behandeld zou worden.

Nu ligt het Ontwerp NOVI ter inzage, tot en met 30 september en kan iedereen zienswijzen indienen, ook tijdens informatiebijeenkomsten in de Provincies.

Maar op bladzijde 72 en 73 van de Ontwerp NOVI staan een paar belangrijke misvattingen over luchtvaart, opgeluisterd met een mooi plaatje van Schiphol,- met teksten als:

‘Groeï luchtvaart Luchthaven Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse concurrentiekracht’

**Zienswijzen indienen
kan tot 1 oktober**

‘Het belang van de internationale netwerkwaliteit voor transferpassagiers op Schiphol en de rechtstreekse verbinding met Europa vanuit de regionale luchthavens is een vanzelfsprekendheid geworden.’

Zo draagt ook de NOVI bij aan inconsistent klimaatbeleid.

Inconsistent klimaatbeleid



Tot en met 30 september ligt het Ontwerp NOVI ter inzage en kan iedereen zienswijzen indienen. Zo draagt ook de NOVI bij aan inconsistent klimaatbeleid.

De nota staat op www.ontwerpnovi.nl

Reacties geven kan via www.platform-participatie.nl/novi

UIT DE REGIO

PROEFCASUS EINDHOVEN AIRPORT- ADVIES VAN GEEL BREED GESTEUND

Omdat de Gebruiksvergunning voor de civiele onderneming Eindhoven Airport op het militaire vliegveld Vliegbasis Eindhoven op 31 december 2019 afloopt, moest er nagedacht worden over het vervolg. Dat werd de Proefcasus Eindhoven Airport, getrokken door ex-staatssecretaris Pieter van Geel. Op 25 april 2019 bracht hij zijn rapport uit. Een greep:

- › De oppervlakte binnen de 20Ke-geluidscontour moet in 2030 30% kleiner zijn dan in 2019. Dit kan bereikt worden met techniek en/of met minder vliegtuigen.
- › Na 23.00 uur wordt er er geen vluchten meer gepland.
- › Het aantal vliegbewegingen wordt gemaximeerd tot de 41.500 die in 2019 plaatsvonden.
- › Er komt een regionaal geluidmeetnet.
- › Minimaal 5% van de brandstof in 2023 is biokerosine, en in 2030 minstens 14% (lieft meer).
- › Het vliegveld moet dienstbaarder worden aan de regio.
- › Er komt een permanente governancestructuur met omgevingsinvloed.

Voor een samenvatting klik [hier](#).

BVM2-STANDPUNT

Het advies heeft een compromiskarakter. Bewonersgroep BVM2 krijgt niet in alle opzichten zijn zin, maar de luchtvaartsector ook niet. Noch de kool noch de geit zijn volledig gespaard. Het totaalbeeld is goed genoeg voor BVM2 om het advies te steunen. De pijnpunten komen later opnieuw aan de orde. De regio (provincie, gemeenten, maatschappelijke organisaties) [ondersteunt het advies unaniem](#).



Onderzoek netwerk- kwaliteit bijna afgerond

Bewonersgroepen in Amsterdam werken de laatste maanden nauwer samen om de groei van Schiphol te keren. Eerste tastbaar bewijs is een onderzoeksopdracht aan de economen Walter Manshanden en Leo Bus. Manshanden en Bus onderzochten eerder al de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor Rotterdam (RTHA) en Lelystad (LA).

HOE GROOT MOET SCHIPHOL ZIJN?

Dat Schiphol een kwalitatief hoogwaardig netwerk heeft met gunstige effecten voor economie en werkgelegenheid wordt herhaaldelijk uitgesproken. De vraag is of de wetenschappelijke onderbouwing ervan houdbaar is. Om voor de ontwikkeling van Schiphol tot een afgewogen balans te kunnen komen tussen de lasten en de lusten is er behoefte aan een nadere toets van de kwaliteit van dat netwerk en de daaruit eventueel voortvloeiende effecten op de economie en de werkgelegenheid.

De volgende vragen zijn aan de orde:

1 Wat wordt verstaan onder een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het vliegverkeer?

2 Voldoet het netwerk van Schiphol aan dit kwalitatief hoogwaardige netwerk?

3 In welke mate treedt er verdringing van economische activiteit en werkgelegenheid op door de aanwezigheid van Schiphol?



4 Wat zijn de werkgelegenheidseffecten als groei van Schiphol wordt gestopt (500.000 vliegtuigbewegingen) en als het vliegverkeer met 125.000 vluchten (meer dan 25% van de passagiers op Schiphol vliegt met een prijsvechter) krimpt?

In oktober worden de antwoorden gepresenteerd.