

see the unofficial translation [below](#).

– Verstuurd op 21 maart 2024 –

Met meer dan **500** handtekeningen

Roep om terug te trekken uit luchtvaartlobbymanifest

21 maart 2024

Geacht College van Bestuur van de TU Delft, Universiteit Twente en TU Eindhoven,

Met grote verbazing zagen we de logo's van jullie drie technische universiteiten onder het lobbymanifest "[Toekomstbestendige Luchtvaart voor Nederland](#)". In dit initiatief roepen luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties samen met de universiteiten de regeringspartijen op tot een "gezamenlijke actieagenda". Wij roepen u met klem op om u terug te trekken uit dit samenwerkingsverband.

Door uw handtekening te zetten onder dit manifest heeft u zich voor het karretje van de luchtvaartlobby laten spannen. In deze gezamenlijke agenda maakt de luchtvaartsector hun inspanningen voor verduurzaming voorwaardelijk aan een tegenprestatie van de overheid. Bovendien pleit dit manifest tegen zowat alle (klimaat)maatregelen die nu op de politieke en maatschappelijke agenda staan waarmee de schade van luchtvaart kan worden ingeperkt. Zo pleit het manifest (uitgebreide toelichting in de addendum hieronder):

- tégen nachtsluitingen op luchthavens, terwijl deze noodzakelijk zijn voor een goede nachtrust voor omwonenden. Daarom is ook Schiphol voorstander van [nachtsluitingen](#).
- tégen aanvullende nationale belastingheffingen op de luchtvaart. Hiermee wordt dus gelobbyd tegen de invoering van een afstandsafhankelijke belasting, een belasting op transferpassagiers of een verhoging van de vliegbelasting. Meerdere onderzoeken, zoals het [Bouwstenen Rapport](#), het [IBO klimaat](#) en het onderzoek van [SEO, CE-Delft en Significance](#) laten juist zien dat deze maatregelen belangrijk en effectief zijn voor het reduceren van de uitstoot van de luchtvaart.
- voor het in 2030 terugbrengen van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland tot het niveau van 2005. Dit komt overeen met 9% reductie in 2030 ten opzichte van 2019. Dit is echter volstrekt onvoldoende om de luchtvaart in lijn te brengen met het klimaatakkoord van Parijs. Hiervoor is een veel ambitieuzere reductiedoel noodzakelijk, zoals bijvoorbeeld onderzoeken van [CE Delft](#) en [NLR](#) laten zien. Deze onderzoeken spreken over een noodzakelijke absolute reductie van 30 tot 77%.
- voor de opening van Lelystad Airport en de introductie van de vierde aanvliegeroute op Schiphol. In het manifest wordt dit zelfs geïntroduceerd als manieren om beter in balans te komen met de omgeving, terwijl juist de omwonenden hier fel tegen gekant zijn vanwege de toename van overlast.

- voor het terugstromen van vliegbelastingen naar de sector, terwijl deze voorwaardelijkheid er bij andere sectoren niet is. Vliegbelastingen dragen in eerste instantie bij aan een eerlijkere beprijzing. De inkomsten kunnen gebruikt worden voor een rechtvaardige transitie in brede zin, en dienen daarom niet alleen ingezet te worden voor de luchtvaartsector zelf, maar ook voor andere doelen: zoals toegankelijk openbaar vervoer of een tegemoetkoming aan mensen die getroffen worden door klimaatschade.

Het is evident dat de luchtvaartsector voor een enorme uitdaging staat. De technologische oplossingen om de luchtvaart te verduurzamen zijn er (nog) niet, waardoor het essentieel is om ook te sturen op vraagreductie. De noodzaak tot vraagreductie in de luchtvaart wordt onder andere ook bepleit door het [Experteam Energiesysteem 2050](#) en de [Wetenschappelijke Klimaatraad](#). Volgens het laatste IPCC-rapport is 40 tot 70% van potentiële reductie te behalen via gedragsverandering. Het terugdringen van langeafstandsvluchten wordt hierin als kansrijk gezien. Om dit te realiseren is een eerlijke beprijzing essentieel. Met haar manifest kiest de luchtvaartsector echter enkel voor de *technofixes*, en pleit het tegen beleid waarmee de groei van de luchtvaart beperkt kan worden en de uitstoot terug kan worden gebracht in lijn met de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. Dit is schadelijk.

Voor Schiphol was het gebrek aan ambitie een reden om dit manifest niet te tekenen. Het is onacceptabel dat de Nederlandse technische universiteiten wél hun handtekening hebben gezet, en hiermee legitimiteit geven aan deze lobby tegen klimaatmaatregelen. Het zou niet zo mogen zijn dat een luchthaven een groter ethisch besef heeft dan een universiteit. Een universiteit zou bij uitstek het belang moeten zien van op onderzoek gebaseerd beleid, door de lobby heen moeten prikken en staan voor de belangen van jonge en toekomstige generaties.

Wij eisen van de drie CvB's om zich terug te trekken uit dit lobby manifest. Op 3 april zal er een lobby-evenement zijn vanuit de sector voor politici en andere belanghebbenden. Wij roepen u op om voor dit moment uw handtekening te hebben ingetrokken, en publiekelijk te laten weten zich niet te scharen achter dit manifest.

Vriendelijke groet,

Boris Schellekens, alumnus TU Delft

unofficial translation:

Call to withdraw from aviation lobby manifesto

21 March, 2024

Dear Executive Board of TU Delft, University of Twente and TU Eindhoven,

It was with great surprise that we saw the logos of your three technical universities under the lobby manifesto "Toekomstbestendige Luchtvaart voor Nederland." In this initiative, airlines and industry associations in addition to these three universities call on the government parties for a "joint action agenda." We urge you to withdraw your participation from this alliance.

By signing this manifesto, you have allowed yourself to be used by the aviation lobby. In this joint agenda, the aviation industry makes their efforts toward sustainability conditional on a *quid pro quo* basis from the government. Moreover, this manifesto argues against just about every (climate) action currently on the political and social agenda that can be used to limit the damage of aviation. For example, the manifesto argues:

- against night closures at airports, while these are necessary for a good night's sleep for local residents. This is why Schiphol airport is also in favour of [night closures](#).
- against additional national taxes on aviation. This means lobbying against the introduction of a distance-based tax, a tax on transfer passengers or an increase in the air passenger tax. Multiple studies, such as the [Bouwstenen Rapport](#), the [IBO climate](#) and the research conducted by [SEO, CE-Delft and Significance](#) actually show that these measures are both important and effective for reducing aviation emissions.
- for reducing aviation CO2 emissions from the Netherlands to 2005 levels by 2030. This corresponds to a 9% reduction in 2030 compared to 2019. However, this is completely insufficient to bring the aviation industry in line with the Paris climate agreement. This requires a much more ambitious reduction target, as studies by [CE Delft](#) and [NLR](#), for example, show. These studies speak of a necessary absolute reduction of 30 to 77%.
- for the opening of Lelystad Airport and the introduction of the fourth approach route at Schiphol. The manifesto even portrays this as ways to better balance with environmental issues, while it is precisely the local residents who are strongly opposed to this because of the increase in disturbance.
- for flight taxes to flow back to the sector, while this conditionality is not present in other sectors. Flight taxes contribute primarily to fairer pricing. The revenues can be used for a just transition in a broad sense, and should therefore be used not only for the aviation sector itself, but also for other purposes: such as accessible public transport or compensation for people affected by climate damage.

It is clear that the aviation industry faces an enormous challenge. The technological solutions to make aviation more sustainable are not available (yet), making it essential to focus on the reduction of demand. The need for demand reduction in aviation is also advocated by, among others, the [Energy System 2050 Expert Team](#) and the [Scientific Climate Council](#). According to the latest IPCC report, 40 to 70% of potential reduction can be achieved through behavioural change. Reducing long-distance flights is seen as promising. To achieve this, fair pricing is essential. With its manifesto, however, the aviation industry opts only for the *techno-fixes* and argues against all policies that could limit the growth of aviation and reduce emissions in line with the objectives of the Paris climate agreement. This is harmful to the environment.

For Schiphol airport, the lack of ambition was a reason not to sign this manifesto. It is unacceptable that the Dutch technical universities have endorsed the joint action agenda, thus giving legitimacy to this lobby against climate measures. It should not be the case that an airport has a greater sense of ethics than a university. A university should recognize the importance of research-based policy, see beyond the interests of the lobby and stand for the interests of young and future generations.

We demand the three Boards to withdraw from this manifesto. On 20 March, there will be an industry lobbying event for politicians and other stakeholders. We urge you to have withdrawn your signatures before this time, and publicly express your disagreement with this manifesto.

Kind regards,

Boris Schellekens, alumnus TU Delft

Addendum

Toelichting passages en beweringen uit het manifest “Toekomstbestendige Luchtvaart voor Nederland” die niet op wetenschappelijke inzichten gebaseerd zijn of zelfs strijdig zijn met resultaten uit recent onderzoek.

1. Nationale vlieg heffing:

Passage: *“Nationaal beleid drijft passagiers en luchtvracht enkel de grens over, zonder dat het klimaat er beter van wordt. Dus geen onnodig nationaal beleid bovenop een Europese variant en geen verhoging van de nationale vliegbelasting.”*

Ik ben zelf ook voorstander van een internationale heffing, de luchtvaart is immers internationaal. Het mooiste zou zijn als we deze belastingen regelen via de VN, dan pak je de hele wereld erbij. Maar de minister Harbers schrijft in een reactie ([25 januari 2024](#)): *“Tegelijk is het bijna niet mogelijk om op mondiaal niveau concreet klimaatbeleid te realiseren op (relatief) korte termijn.”* Joris Melkert schrijft in een interne email: *“Tot die tijd [red: dat er op mondiaal niveau beleid is] is een passende nationale regeling noodzakelijk”*. Dit plan, dus mede ondertekend door de TU Delft, pleit voor het tegenovergestelde. Geen verandering óf verhoging van de nationale heffing.

Daarnaast schrijft dit plan dat nationaal beleid invoeren het klimaat niet verbetert. Ook dit is niet op onderzoek gebaseerd. De uitwijk effecten, passagiers die bijvoorbeeld via België of Dubai reizen, zijn beperkt maar meerdere onderzoeken laten zien dat de netto CO₂ besparing op mondiaal niveau positief is:

1. Het IBO onderzoek, maart 2023, Annex 3 (zie [link](#)), maatregel 4.8a differentiatie naar klasse/afstand, onderzocht door CE Delft, laat zien dat je netto een besparing op mondiaal niveau hebt.
2. CE Delft onderzoek, juni 2023, zie [link](#), wederom ondanks dat passagiers uitwijken ga je op mondiaal niveau een besparing van CO₂ krijgen.

Dit mondt uit tot het bouwstenenrapport gepubliceerd van 12 februari 2024, uitgevoerd door een onafhankelijke groep ambtenaren, zie [link](#) voor het rapport en deze [link](#) voor de bijlage. In dit rapport staat mooi beschreven hoe Portugal, Frankrijk, Engeland, Italië, Oostenrijk, Zweden, Noorwegen, en Duitsland allemaal een belasting hebben/gaan invoeren naar afstand. En een verbreding naar transferpassagiers is zowel doelmatig als doeltreffend en daarom te adviseren.

2. Nachtsluiting:

Passage: *“Sneller stiller dus, zonder over te gaan tot een nachtsluiting, die onverstandig en schadelijk voor Nederland is. Er is maar zeer beperkt ruimte in het vluchtschema van Schiphol overdag. Hierdoor is er weinig ruimte om nachtvluchten naar de dag te verplaatsen.”*

Dat een nachtsluiting “schadelijk” is voor Nederland is niet op onderzoek gebaseerd. Sterker nog, als je kijkt naar brede welvaart is een sterke reductie van nachtvluchten positief voor onze

samenleving. Afgelopen maand bleek, uit een door KLM [achtergehouden rapport van CE Delft](#), dat een reductie van nachtvluchten tot 2050 ruim €15 tot 25 miljard in welvaartstijging zal leveren. "*Nachtvluchten veroorzaken gemiddeld tien maal zoveel geluidhinder als vluchten overdag*" en dit onderzoek laat dus zien dat je er niet komt met alleen maar stillere vliegtuigen.

Een reductie van nachtvluchten zal leiden tot een stijging van de brede welvaart, maar wel ten koste van KLM's omzet. Daar is het manifest wel eerlijk in, er is inmiddels niet voldoende ruimte overdag om de nachtvluchten te verplaatsen.

3. 2030 CO₂ reductie doelstelling:

Passage: "*Om sneller schoner te vliegen zorgen we dat in 2030: De CO₂-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland terug is op het niveau van 2005*"

Deze belofte komt neer op een 9% reductie ten opzichte van 2019, hetzelfde doel is dat de duurzame luchtvaart tafel al in 2019 heeft neergelegd. Het gaat hier daarom niet om een *versnelling* van ambities, maar om ambities die er al liggen.

Daarnaast heeft NLR in [januari een onderzoek](#) gedaan, in opdracht van Schiphol, om te zien wat nodig is om de luchtvaartsector in lijn te brengen met de Parijs doelen. Uit dit onderzoek blijkt dat minimaal 30% reductie ten opzichte van 2019 nodig is. Harbers geeft daarom in [zijn reactie](#) daarom ook aan dat "*De doelen die de sector stelt zijn in veel gevallen minder ambitieus dan die van het kabinet.*" Schiphol heeft vanwege deze reden het manifest daarom ook niet getekend.