



De minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Per e-mail verzonden

Kopie aan:
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Commissie m.e.r.
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

Hilversum, 30 november 2020

Onderwerp: Afstemming netwerkqualiteit op de publieke belangen, niet op groei van de luchtvaart

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Het kabinet wil dat de luchtvaart klaar is voor de toekomst. “Binnen heldere kaders vanuit de vier publieke belangen kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen”¹. Deze kaders en belangen zijn derhalve leidend voor alle aspecten van de luchtvaart en de toekomstige kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling daarvan.

De publieke belangen hangen met elkaar samen. Het belang van goede verbinding vraagt een passend luchtvaartnetwerk, luchtverkeer en passagiersvervoer ten behoeve van de internationale activiteiten en het vestigingsklimaat van Nederland. Dit betreft vervoer van OD-passagiers (zakelijk, maar ook particulieren) die Nederland toegevoegde waarde opleveren. Naar bestemmingen die voor Nederland belangrijk zijn. Tegelijk eisen de publieke belangen veiligheid, leefomgeving en klimaat dat dit luchtverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt. Hoe minder luchtverkeer nodig is, hoe minder inbreuk op de overige publieke belangen. Het Rijk moet de vier publieke belangen immers in hun samenhang zorgvuldig en evenwichtig beheren. Ergo: Het aantal noodzakelijke vluchten voor verbinding² moet zodanig beperkt worden dat geen overtollig luchtverkeer wordt toegelaten.

Wij verzoeken u in het kader van de vier publieke belangen in de luchtvaartnota te bepalen dat het netwerk en het luchtverkeer moeten worden beperkt tot een zo laag mogelijke omvang.

Bestemmingen in het huidige Schiphol-netwerk die wel voor transferpassagiers, maar niet voor OD-passagiers belangrijk zijn, behoren niet tot deze categorie. Evenmin behoort tot het gehele Nederlandse luchtverkeer het vervoer van OD-passagiers die Nederland te weinig toegevoegde waarde opleveren. Korte vluchten die op de Nederlandse luchthavens door grondvervoer overgenomen kunnen worden, maken weliswaar deel uit van de netwerkqualiteit, maar vereisen geen luchtverkeer.

Al met al kent het Schiphol uit 2019 voor de gewenste goede internationale verbinding een zeer grote overcapaciteit. De luchthaven kan na Covid-19 naar een wel benodigde capaciteit worden teruggebracht zonder de kwaliteit van verbinding schade te berokkenen.

De netwerken van de regionale luchthavens zijn specifiek op de vervoersbehoeften van de regio gericht, zonder overstappende passagiers. Zo accomodeert Eindhoven Airport OD-passagiersvervoer van en naar partnersteden van de Brainport, bestemmingen in Oost-Europa ten behoeve van de landbouw en vakantiebestemmingen rond de Middellandse Zee. Het volume luchtverkeer moet passen binnen de afspraken voor Eindhoven Airport in het advies-Van Geel, namelijk een oppervlakte binnen de geluidscoutour van 35Ke die in 2030 30% kleiner is dan die in 2019.

Het groeiverdienmodel valt buiten het kader en brengt de publieke belangen onnodige schade toe

Het groeiverdienmodel doet het tegengestelde van de noodzakelijke volumebeperking voor alle normale OD-vervoer. Deze groei lijkt op het doorzetten van de historische mainportfunctie, in strijd met het Rli-advies³. Zo wordt de overcapaciteit voor verbinding nog veel groter in plaats van kleiner. Meer budgettoerisme (ook op regionale luchthavens) en veel overstapvluchten die niet aan verbinding bijdragen. Dit is zinloos en ongewenst. Het zou strijdig zijn met zorgvuldig overheidsbeheer van de leefomgevingskwaliteit en het klimaat.

De Luchtvaartnota geeft niet aan welk publiek nut het groeiverdienmodel zou opleveren. Het enige motief lijkt te zijn dat de sector perspectief (op groei?) geboden wordt. Kennelijk gaat het alleen om omzet en de daarbij passende werkgelegenheid van een luchtvaartsector die nu al een paar maten te groot is. Dat zijn geen publieke belangen.

De voorwaarde in het model dat voor groei eerst hinder en uitstoot verminderd moeten worden is voortzetting van een oud adagium, namelijk dat milieuruimte voor groei gebruikt zou mogen worden. Toepassing daarvan heeft perverse effecten op een te groot Schiphol. Want dringend noodzakelijke verbeteringen in het milieu worden zo aan maatschappelijk onnodige volumegroei opgeofferd, zonder dat daar publieke baten tegenover staan. Er zijn minder schadelijke manieren om de sector voor innovatie-inspanningen te belonen.

Wij verzoeken u dringend om af te zien van dit groeiverdienmodel, omdat het in alle opzichten in strijd is met de publieke belangen die u zelf centraal hebt gesteld als kaders voor de luchtvaart. Desgewenst kan het model door een minder schadelijke prikkel worden vervangen.

Zonder groeiverdienmodel zullen alle haalbare reducties in hinder en uitstoot volledig aan de samenleving ten goede komen en door beperking van luchtverkeer versterkt worden, zonder de economie enige schade te berokkenen. Dat is dan ook hard nodig voor de kwaliteit van leven.

Onder een strakke overheidsregie kan zonder onnodige luchtvaartgroei de inbreuk op de leefomgeving zoveel mogelijk verminderd worden en kunnen de CO₂-emissies van een beperkte, niet groeiende luchtvaart tot vrijwel nihil gereduceerd worden in 2050 in plaats van 2070.

Ongetwijfeld zal de Europese Commissie dit vroeg of laat van de EU-luchtvaart eisen. Zeker nu de EC geconstateerd heeft dat de opwarming door luchtvaart drie keer zo groot is als alleen door CO₂. Het zou getuigen van een realistische politieke visie om in het luchtvaartbeleid voor de lange termijn van deze ontwikkelingen in de EU uit te gaan en dus afstand te nemen van een intussen tien jaar oud, achterhaald en falend Corsia van ICAO.

Hoogachtend,



Hans Buurma - voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart - h.buurma@upcmail.nl - www.toekomstluchtvaart.nl
Matt Poelmans - delegatieleider ORS bewoners - orsbewoners@gmail.com - www.bewonersomgevingschiphol.nl
Michiel Visser- voorzitter Stichting LBBL - michielvisser.werk@gmail.com - <https://lbbl.nl>

¹ Ministerie van IenW, directeur Participatie, 2020, *Vaststelling Luchtvaartnota 2020-2050*, mail van info@platformparticipatie.nl 23 november 2011.

² Motie Kröger, vergaderjaar 2019-2020, 31 936, nr 759: "...verzoekt de regering, om te (laten) onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn, hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn en welke sturingsmiddelen nodig zijn om hierop te kunnen sturen".

³ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2016, *Mainports voorbij*.