

## OPROEP AAN POLITIEKE PARTIJEN EN DE TWEEDE KAMER

Hoofddorp, 5 februari 2021

Leestijd 5 minuten

### Samenvatting

Het besef dringt door dat Schiphol door tientallen jaren groei als overstapluchthaven veel groter is geworden dan onze internationale economie, welvaart en het vestigingsklimaat nodig hebben. De luchtvaartnota 2020 geeft terecht een nieuwe koers aan: groei staat niet meer voorop, maar goede verbinding van Nederland met bestemmingen die voor zakelijke en particuliere thuismarktpassagiers essentieel zijn.

Uit ons [onderzoek](#) blijkt dit te gaan om 34 miljoen thuismarktpassagiers, minder dan de helft van de 72 miljoen passagiers in referentiejaar 2019. In een maximaal bestemmingsnetwerk voor de thuismarkt met aanvullende transferpassagiers vraagt verbinding 350.000 vluchten; in een optimaal netwerk zonder hen slechts 270.000.

Dit zijn uitdagende richtpunten voor het herstel van de luchtvaart op Schiphol na corona. Internationale reizen per vliegtuig en trein blijven dan voor iedere Nederlander mogelijk, extreem goedkope steden-vluchten worden ontmoedigd.

Wij roepen politieke partijen op om te streven naar beperking van het luchtverkeer op Schiphol en regionale luchthavens tot het volume dat strikt noodzakelijk is voor de verbinding van Nederland met luchtvervoer tegen normale ticketprijzen, waardoor de impact op leefomgeving, veiligheid en klimaat zo laag kan worden als redelijkerwijs mogelijk is. Dat levert de beste balans op tussen maatschappelijke baten en kosten. Luchtvaartgroei is niet nodig. Dit doel verdient een plaats in het regeerakkoord.

### Onze duurzame welvaart heeft dringend vermindering van vliegverkeer nodig

Luchtvaartgroei bezorgt alle bewoners meer hinder door hogere overvlieg frequenties, dichter op elkaar vliegende toestellen en lawaaiige nachtvluchten. De Schiphol Group propageert een "matige groei" na corona-herstel, die feitelijk neerkomt op voortzetting van een historische mainportgroei die de *Raad voor de leefomgeving en infrastructuur* (Rli) al in 2016 heeft ontraden. "Luchtvaart is marginaal en geen topsector." Groei dient vooral het bedrijfsbelang van de luchtvaartsector. Daarvoor is Schiphol niet bedoeld. Schiphol is voor Nederlandse reisbehoeften nu al een paar maten te groot en lawaaiig geworden. Het maatschappelijke draagvlak onder alle Nederlanders is 49% pro krimp plus 25% tegen luchtvaartgroei. De GGD's in de Schipholregio constateren ernstige gezondheidsproblemen door slaapverstoring. De *Stichting Natuur en Milieu* [concludeert](#) dat luchtverkeer van hoogstens 360.000 vluchten volwaardig aan het Parijsakkoord kan bijdragen, mits het jaarlijks 5,2 procent CO<sub>2</sub> reduceert. Volgens minister Van Nieuwenhuizen staat het Parijsakkoord voor de luchtvaart buiten kijf. Terecht. Want zeespiegelstijging maakt honderden luchthavens in de wereld onbruikbaar. Desondanks laat ze een volumegroei toe, die naar verluidt past binnen de CO<sub>2</sub>-reductie-eisen van ICAO (*Corsia*). Geen wonder: het reductietempo daarvan loopt 20 tot 30 jaar achter op dat van het Parijsakkoord. Deze "norm" is onaanvaardbaar.

### Uitsluitend noodzakelijke luchtvaart op Schiphol voor goede verbinding van de thuismarkt

Volgens de luchtvaartnota moet de luchtvaart in Nederland zorgen voor een goede verbinding met internationale bestemmingen die voor de thuismarktpassagiers voor en van Nederland essentieel zijn vanwege de handels- en welvaartswaarde. Dit belang geldt niet voor mensen die op extreem goedkope tickets afkomen, treinpassagiers op korte Europese afstanden en zakelijke passagiers die vlieg reizen vervangen door videoconferencing. Bij elkaar scheelt het 12 miljoen passagiers van de 46 miljoen thuismarktpassagiers in referentiejaar 2019. Er moeten dus genoeg vluchten zijn voor 34 miljoen thuismarktpassagiers naar de juiste bestemmingen. We hebben daarvoor op grond van een door de [Rli in 2019](#) aangeraden bestemmingsanalyse twee alternatieven [berekend](#), namelijk een maximaal netwerk en een optimaal netwerk.

In het *maximale* netwerk met 220 essentiële bestemmingen (die 96% van de internationale handelswaarde vertegenwoordigen) zijn 346.000 vluchten (inclusief vrachtluchten) nodig om alle 34 miljoen thuishandpassagiers plus 16 miljoen aanvullende transferpassagiers te vervoeren. Dit nuttige gedeelte van de overstapfunctie wordt in het essentiële netwerk opgenomen; de overige transferpassagiers maken er geen deel van uit. De overige 110 bestemmingen dragen nauwelijks bij aan de welvaart in Nederland. Ze worden vooral door transferpassagiers gebruikt zijn voor Nederland niet essentieel.

In het *optimale* netwerk stapt Schiphol af van de actieve transferfunctie en beperkt de luchtsector zich tot vervoer van 34 miljoen thuishandpassagiers in die 170 essentiële bestemmingen die 91% van de internationale handelswaarde vertegenwoordigen. Dit vergt 270.000 vluchten voor alle 34 miljoen thuishandpassagiers, plus een paar miljoen transferpassagiers die tegen normale ticketprijzen op eigen initiatief op Schiphol overstappen.

In beide alternatieven blijven de afgevalen bestemmingen indirect bereikbaar met overstappen. Het vervoer in beide alternatieven is inclusief 5 miljoen vakantiegangers op 41.000 vluchten naar 44 vakantiebestemmingen, vooral rond de Middellandse Zee. Verplaatsing naar Lelystad is onnodig. Toetsing van de berekeningen door onafhankelijk experts is zinvol.

Vliegverkeer boven 350.000 vluchten zou slechts de maatschappelijke lasten verhogen zonder enige zinvolle bijdrage aan de bereikbaarheid van Nederland. Groei op lange termijn van het vliegverkeer is niet of nauwelijks nodig, wel moet de vraagtoename van de thuishand markt geacommodeerd worden. Die ruimte is er zonder volumegroei van het luchtverkeer. In het maximale netwerk zijn bij toenemende aantallen thuishandpassagiers minder transferpassagiers nodig. In beide alternatieven kunnen bovendien grotere vliegtuigen ingezet worden en kunnen meer treinen korte vluchten vervangen.

### **Moet de luchtvaart krimpen?**

Neen. De luchtvaart is in 2020 al gekrompen. Herstel hoeft op Schiphol voor verbinding niet verder te gaan dan tot een nieuw plafond van 350.000 of minder vliegtuigbewegingen voor het passagiers- en vrachtvervoer. Daardoor kan de luchtvaart volwaardig bijdragen aan het Parijs-akkoord en kan de impact op de leefomgeving en het klimaat veel kleiner worden dan in 2019. Een volledige nachtsluiting en minder vluchten minder vluchten in de vroege ochtend en late avond worden haalbaar, waardoor een ernstige bedreiging van de volksgezondheid zal wegvallen. Vliegtuigen hoeven niet dicht op elkaar te vliegen volgens het NextGen-systeem, want er is voldoende ruimte in het luchtruim voor de normale tussenafstanden. Deze ingreep kan dus achterwege blijven, want uitbreiding van de capaciteit is niet nodig.

### **Verkiezingsprogramma en regeerakkoord**

Wij roepen politieke partijen op om te streven naar beperking van het luchtverkeer op Schiphol en regionale luchthavens tot het volume dat strikt noodzakelijk is voor de verbinding van Nederland met luchtvervoer voor zakelijke en particuliere doeleinden, waardoor de impact op leefomgeving, veiligheid en klimaat zo laag kan worden als redelijkerwijs mogelijk is. Luchtvaartgroei is niet nodig. Dit doel verdient een plaats in het regeerakkoord.

Mr dr Hans Buurma, voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart.

Drs Matt Poelmans, delegatieleider Bewoners Omgeving Schiphol

Contact: h.buurma (at) upcmail (punt) nl - 06 20 80 43 37 en internetoverleg (o.a. Skype, Zoom en Whatsapp)