

Samenvatting commentaar op de Luchtvaartnota 2020-2050

De Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 omschrijft de aard, maar niet de omvang van het duurzame openbare luchtvervoer dat voor verbinding van een internationaal concurrerend Nederland met de wereld noodzakelijk is. Dit wordt terecht aangeduid als een publiek belang. Het relevante deel van de passagiersstromen en het daarvoor benodigde selectieve netwerk en verkeersvolume zijn ten onrechte niet gekwantificeerd. Op grond van onze kwantitatieve verkenning blijkt dat de vervoercapaciteit voor deze verbondenheid uitkomt op minder dan 400.000 vluchten per jaar. Daardoor kan de impact ten behoeve van de overige publieke belangen (veiligheid, leefomgeving, duurzaamheid en natuur) met het ALARA-beginsel zo veel mogelijk worden verlaagd. Dat is conform het advies van de Rli (2019).

Schiphol accommodeerde in 2019 al beduidend meer luchtverkeer dan voor de kleine, sterk internationaal georiënteerde thuishmarkt nodig zou zijn. Ongeveer 110 directe bestemmingen zijn wat handelsrelaties betreft niet essentieel voor de Nederlandse economie. Tienduizenden extreem goedkope vluchten veroorzaakten een overconsumptie van stedenbezoek in Europa, die voor Nederland geen waarde vertegenwoordigt. Dit luchtvervoer, laat staan de volumegroei ervan, is derhalve niet noodzakelijk voor het publieke belang van verbondenheid.

Het voor Nederland essentiële economische netwerk heeft momenteel veel overstappassagiers nodig. Bij een gelijk aantal vluchten tot 2050 worden deze geleidelijk vervangen door groei van het aantal passagiers van en naar Nederland (OD, Origin & Destination). Uitbreiding van het netwerk is mogelijk met een deel van de slots die vrijkomen door het vervangen van korte vluchten door grondvervoer. De overige vervallen slots verlagen het aantal noodzakelijke vluchten verder. Een scenario dat tot 2050 uitsluitend en selectief gericht is op het behartigen van de in dit Ontwerp beschreven publieke belangen zou een uitstekende nieuwe koers in het luchtvaartbeleid zijn.

Echter, in dit Ontwerp is geen sprake van een nieuwe koers. In weerwil van de centraal gestelde publieke belangen is gekozen voor een scenario met luchtverkeer dat - naast vraaggroei van 'normaal OD-vervoer' op essentiële bestemmingen - ook vraaggroei accommodeert van extreem goedkope city trips en autonoom transfervoer naar alle bestemmingen, ook de niet-essentiële. Bovendien wordt de vraag van alle passagiers extra aangewakkerd door de lage ticketprijzen vanwege de belastingvoordelen en hevige prijsconcurrentie door low cost carriers. Dit vereist veel meer luchtverkeer dan voor het publieke belang van verbondenheid noodzakelijk is. Het extra vervoer van transferpassagiers en gebruikers van city trips levert de sector meer omzet op, maar biedt Nederland geen economische meerwaarde en concurrentiekracht. Het tast de publieke milieubelangen juist zodanig aan dat het de samenleving onnodige schade berokkent. Zo komt de veiligheid in de knel, gaat de leefomgeving (dus ook het vestigingsklimaat) er op achteruit en wordt het luchtverkeer niet duurzaam. De CO₂-uitstoot kan in 2050 niet tot nul gereduceerd worden, maar zal dan nog steeds boven het niveau van 1990 liggen. Ter wille van volumegroei wordt het klassieke "vullen van milieuruimte" toegepast, waardoor reductie-effecten van impact verloren gaan. Dit scenario is geen vernieuwing, maar enigszins gematigd mainport-groeibeleid in een nieuw jasje.

Nu de sector in 2020 aanzienlijk is gekrompen en dringend steun behoeft voor overleving, doet zich de unieke kans voor om het noodzakelijke selectieve luchtvaartbeleid uitsluitend ten behoeve van de vijf publieke belangen door te voeren en niet terug te keren naar de oude situatie met een luchtvaartsector die al geruime tijd groter is dan de thuishmarkt feitelijk nodig heeft.

Het luchtvaartbeleid zou voor de Nederlandse samenleving aanzienlijk aan kwaliteit winnen als het discutabele groei-verdienmodel geschrapt wordt en het selectief behartigen van de publieke belangen als primair beleidsdoel wordt gekozen. Zo nodig kan het groei-verdienmodel vervangen worden door financiële prikkels voor innovatie. Een nieuw, lager plafond van hoogstens 400.000 vliegtuigbewegingen als richtpunt voor het herstel voorkomt dat een volgend kabinet genoodzaakt is krimp op te leggen om Schiphol op het gewenste niveau te brengen en houden.

Lees [hier](#) het volledige commentaar