

Zienswijze WTL op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en de plan-Mer

Beperk het luchtverkeer tot vluchten en bestemmingen die waarde opleveren

Hilversum, 8 juli 2020

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart constateert dat de Ontwerp-Luchtvaartnota en plan-Mer er van uitgaan dat de overheid groei zal faciliteren van het Nederlandse luchtverkeer naar 780.000 vliegtuigbewegingen in 2050. De luchtvaartnota dient te worden herzien, vanwege de grote nadelige gevolgen voor Nederland:

- Groei en feitelijke hinderbeperking van bewoners kunnen niet (meer) samen gaan.
- Voortzetting van het principe om al of niet reële milieuruimte voor het sectorbelang van volumegroei te gebruiken is onaanvaardbaar vanwege de perverse effecten op de leefomgeving, natuur en het klimaat.
- Volumegroei van civiel luchtverkeer is volgens het huidige inzicht in de luchtruimherziening fysiek onmogelijk in het overvolle luchtruim van Nederland.
- Schiphol is in combinatie met de regionale luchthavens aanzienlijk groter dan de kleine thuishavens feitelijk nodig heeft voor verbinding met de wereld als publiek belang.
- Volumegroei zal derhalve geen betere verbinding van Nederland met de wereld opbrengen.
- Uitbreiding van Schiphol vergt kostbare investeringen in startbanen, parkeerterreinen en gebouwen die qua maatschappelijk nut overbodig zijn.
- Verplaatsing van vakantievluchten naar Lelystad en het toebrengen van vlieghinder aan nog meer bewoners, toeristen, recreanten en vakantiegangers in grote delen van Nederland is onnodig en onwenselijk om groei op Schiphol mogelijk te maken.
- Volumegroei maakt noodzakelijke woningbouw in de regio Schiphol onmogelijk. Het kettingbeding voorkomt geen hinder.
- Met volumegroei en de niet aan 'Parijs' conforme CO₂-reductie volgens Corsia van ICAO is de luchtvaart tot 2070 spelbreker van het klimaatakkoord.
- De maatschappelijke kosten van groei volgens de publieke milieubelangen zijn niet in evenwicht met het maatschappelijke nut volgens het publieke belang van verbinding.

De vier provincies en 56 gemeenten in de Bestuurlijke Regie Schiphol hebben in hun zienswijze op de luchtvaartnota eveneens kritiek op deze groei. Zij schrijven dat daarvoor het bestuurlijke draagvlak ontbreekt.

De nieuwe luchtvaartnota en de plan-Mer dienen te worden gebaseerd op:

1. Kwantificering van het publieke belang van verbinding conform de motie Kröger, vergaderjaar 2019-2020, 31 936, nr 759. Zie bijlage 1
2. Een daaruit afgeleid voorkeursscenario waarin de omvang en aard luchtvaart tot 2050 blijvend worden beperkt tot noodzakelijk luchtvervoer van passagiers van de thuismarkt naar een keur van essentiële bestemmingen, beide met significante waarde voor de Nederlandse economie en welvaart. Zie bijlage 2.
3. Toepassing van het ALARA-principe wat de publieke milieubelangen betreft, namelijk de impact van luchtverkeer op de leefomgeving, de natuur, het klimaat en de woningbouw rond Schiphol zo laag te maken en houden als redelijkerwijs mogelijk is.
4. Het voorkomen van onnodige groei van luchtvaart. De vraaggroei van de thuismarkt kan worden opgevangen door gelijktijdige afname van het transfervoer, waarvan de vraaggroei niet geaccommodeerd wordt.
5. Vervanging van het ruilen van hinderbeperking tegen het faciliteren van volumegroei door financiële prikkels voor innovatie van de luchtvloot.

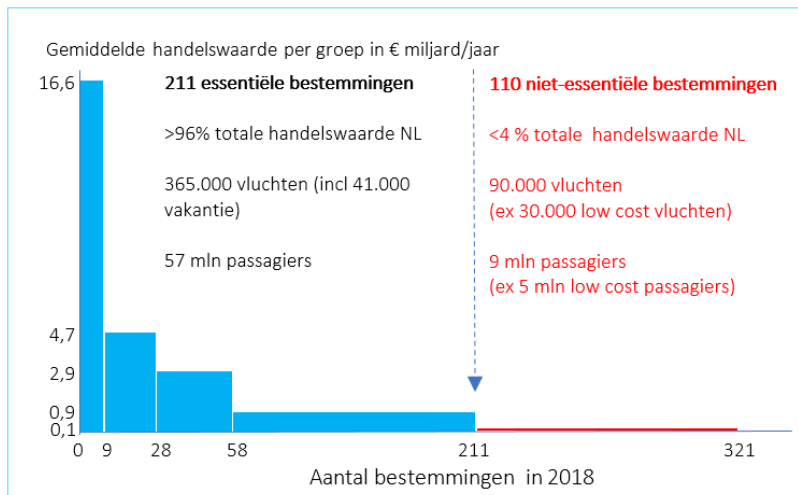
Bijlage 1. Goede verbinding van Nederland met essentiële regio's in de wereld

De Tweede Kamer vraagt de regering dit maatschappelijk waardevolle scenario te kwantificeren door “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 en hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn.” (motie Kröger, vergaderjaar 2019-2020, 31 936, nr 759).

Bijlage 2. Verkenning van de WTL naar beperking van het luchtverkeer

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft een duidelijke omschrijving van het publieke belang van een goede verbinding van Nederland voor luchtvervoer van passagiers van de thuismarkt op bestemmingen die essentieel en van waarde zijn voor de economie en welvaart. De WTL heeft het voor deze verbinding noodzakelijke luchtvervoer en -verkeer onderzocht op basis van publieke statistische gegevens van Schiphol en de internationale handel van Nederland. Vervolgens is een [verkenning](#) uitgevoerd naar de effecten op de drie publieke milieubelangen in vergelijking met die van het groeiscenario dat aan de Ontwerp-Luchtvaartnota ten grondslag ligt.

Op grond van nauwgezette analyse van 326 bestemmingen concludeert de WTL dat voor het waardevolle luchtvervoer 215 bestemmingen en 76% van de huidige luchtvaartcapaciteit benodigd zijn. Schiphol blijkt tot 2019 veel groter te zijn geworden dan de kleine thuismarkt echt nodig heeft. Het herstel van de luchthaven en het netwerk na de corona-crisis hoeft niet verder te gaan dan de noodzakelijke beperkte omvang, zonder luchthaven Lelystad voor vakantievluchten te openen. Schiphol blijft een hub omdat miljoenen transferpassagiers de voor de thuismarkt overtollige stoelcapaciteit moeten vullen. Bij groei van de thuismarkt neemt de behoefte aan transfers geleidelijk af. Voor nieuwe bestemmingen is voldoende reservecapaciteit beschikbaar.



Het Nederlandse luchtruim biedt ruim voldoende capaciteit voor deze waardevolle vluchten, maar volgens de voortgangsbrief Luchtruimherziening 2020 niet voor verdere groei¹. Beperking van het luchtverkeer voorkomt kostbare veiligheids- en uitbreidingsmaatregelen op Schiphol, levert substantiële kwaliteitsverbetering in de leefomgeving op, maakt noodzakelijke woningbouw mogelijk en stelt de luchtvaartsector in staat zijn CO₂-uitstoot in hoog tempo te verminderen tot vrijwel nul in 2050. Ook kunnen stikstofemissies beter en sneller verminderd worden.

De WTL trekt hieruit de conclusie dat beperking van het luchtverkeer in combinatie met de mogelijke maatregelen tegen impact op de samenleving een veel betere [balans](#) oplevert tussen maatschappelijk nut en maatschappelijke kosten, dan het groeiscenario waarop de luchtvaartnota nu is gebaseerd.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/07/01/voortgangsbrief-programma-luchtruimherziening>