

## Beperkt luchtverkeer is een publiek belang; schaf het groeiverdienmodel af

De bewonersorganisaties Bewoners Omgeving Schiphol, de Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL) en de Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) verzoeken de leden van de Tweede Kamer op en na het AO Luchtvaart op 16 december 2020 te bevorderen dat:

- a) het internationale luchtverkeer van Nederland zoveel mogelijk wordt beperkt tot het volume dat voor het publieke belang van verbinding strikt noodzakelijk is, zodat de drie overige belangen in de Luchtvaartnota zo goed mogelijk gediend worden;
- b) het groeiverdienmodel in de Luchtvaartnota wordt afgeschaft, omdat deze voor verbinding onnodige volumegroei in flagrante strijd is met de publieke belangen en er kennelijk geen ander doel mee wordt gediend dan de luchtvaartsector perspectief op omzetgroei bieden, wat geen publiek belang is.

### Toelichting

#### 1. Schiphol is te groot voor verbinding van Nederland als publiek belang

Internationale verbinding vraagt voldoende capaciteit van luchthavens en luchtverkeer voor een goed vervoernetwerk voor passagiers van en voor Nederland (OD; origin & destination). Schiphol is door jarenlange groei van overstapvervoer een paar maten te groot geworden voor deze OD-passagiers. Een kleiner Schiphol kan de internationale vervoerbehoefte van Nederland goed opvangen, terwijl de omgeving en de CO<sub>2</sub>-reductie er flink op vooruitgaan. Er blijft voldoende ruimte voor de gebruikelijke vakantievluchten rond de Middellandse Zee. Schiphol hoeft niet meer terug te keren naar de omvang van vóór de coronacrisis in 2019 en Lelystad hoeft niet geopend te worden.

#### 2. Nog meer luchtvaart levert geen betere verbinding op.

Er is een grote discrepantie tussen de beperkte hoeveelheid luchtverkeer die voor verbinding noodzakelijk is en de "groei onder voorwaarden" van het groeiverdienmodel in de Luchtvaartnota. Daarmee zou Schiphol maar liefst anderhalf keer zo groot zou kunnen worden. Dat is de oude mainportgroei die in 2016 was afgeschaft, maar nu via een omweg weer terugkomt.

Deze luchtvaartgroei leidt slechts tot overtollige vluchten die onnodige hinder en uitstoot veroorzaken, maar de verbinding niet verbeteren. Zoals nog meer vluchten naar gebieden waar Nederland geen handelsbetrekkingen mee heeft, nog meer vluchten met (bijna) alleen overstappers en nog meer extreem goedkope stedenvluchten.

#### 3. De sector perspectief bieden op groei is geen publiek belang.

Gezien de beperkte luchtvaart en de kleinere capaciteit die voor verbinding nodig zijn, is deze groei totaal overbodig en schadelijk. Toch wordt de luchtvaartsector met het groeiverdienmodel juist gestimuleerd een historisch bedrijfsmodel voort te zetten dat op permanente groei gericht is. De Luchtvaartnota vermeldt geen publiek belang, maar alleen dat dit model de sector "perspectief biedt", vermoedelijk op omzetgroei. Echter, bedrijfsgroei is geen publiek belang. De sector moet wel kostendekkend kunnen functioneren op een niet meer groeiende luchthaven ter wille van de continuïteit van verbinding.

#### 4. Het groeiverdienmodel heeft perverse publieke effecten.

Zowel de toename van onnodige vluchten als het aan groei verkwanselen van kostbare milieuruimte in de leefomgeving en het klimaat, staan de dringend noodzakelijke verlaging van hinder en uitstoot in de weg. Zo krijgt de samenleving de rekening gepresenteerd van een sector die 'mag' blijven groeien.

Dit groeiverdienmodel is in alle opzichten strijdig met de publieke belangen die het kabinet zelf centraal heeft gesteld als kaders voor de luchtvaart. Daarom vragen de bewonersorganisaties de minister in bijgaande open brief dringend dit verdienmodel te schrappen en vragen zij de Tweede Kamer hen daarin te steunen.

Als de regering de sector wil stimuleren de luchtvloot te vernieuwen en hinderbeperkende maatregelen te nemen, dan zijn daarvoor ook andere prikkels mogelijk, met veel positievere gevolgen.

*Bijlage: Open brief aan minister Van Nieuwenhuizen*

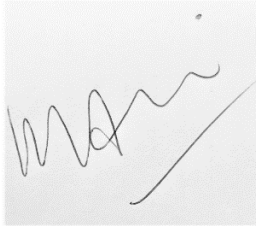
Den Haag, 8 december 2020

**Ondertekenaars:**

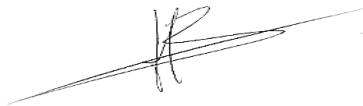
Matt Poelmans - delegatieleider ORS bewoners - [orsbewoners@gmail.com](mailto:orsbewoners@gmail.com) - [www.bewonersomgevingschiphol.nl](http://www.bewonersomgevingschiphol.nl)



Michiel Visser- voorzitter Stichting LBBL - [michielvisser.werk@gmail.com](mailto:michielvisser.werk@gmail.com) - <https://lbb.nl>



Hans Buurma - voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart - [h.buurma@upcmail.nl](mailto:h.buurma@upcmail.nl) - [www.toekomstluchtvaart.nl](http://www.toekomstluchtvaart.nl)



## BIJLAGE BIJ DE PETITIE AAN DE TWEEDE KAMER

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

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”<sup>i</sup>. 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 verbinding<sup>ii</sup> 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 accommodeert 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 geluidscontour 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-advies<sup>iii</sup>. 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>. 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](mailto:h.buurma@upcmail.nl) - [www.toekomstluchtvaart.nl](http://www.toekomstluchtvaart.nl)  
Matt Poelmans - delegatieleider ORS bewoners - [orsbewoners@gmail.com](mailto:orsbewoners@gmail.com) - [www.bewonersomgevingschiphol.nl](http://www.bewonersomgevingschiphol.nl)  
Michiel Visser- voorzitter Stichting LBBL - [michielvisser.werk@gmail.com](mailto:michielvisser.werk@gmail.com) - <https://lbbl.nl>

---

<sup>i</sup> Ministerie van IenW, directeur Participatie, 2020, *Vaststelling Luchtvaartnota 2020-2050*, mail van [info@platformparticipatie.nl](mailto:info@platformparticipatie.nl) 23 november 2011.

<sup>ii</sup> 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".

<sup>iii</sup> Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2016, *Mainports voorbij*.