



Bewoners Omgeving Schiphol

Özgür Ulutas  
Plaatsvervangend afdelingshoofd Internationale Bereikbaarheid  
DGLM/Directie Luchtvaart  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Per e-mail verzonden: ozgur.ulutas@minienw.nl

Hoofddorp, 17 Juli 2022

Geachte heer Ulutas,

Graag maken wij als bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol gebruik van de mogelijkheid om input te leveren voor het kader netwerkqualiteit en te reageren om het door het ministerie opgestelde concept kader.

Als bewonersdelegatie hebben wij in het verleden vaker verzocht om invulling te geven aan het begrip netwerkqualiteit en het advies van de Raad voor leefomgeving en infrastructuur (Rli) hierover. Daarbij hebben wij niet alleen gewezen op “zoveelste vlucht” naar Barcelona of Londen die weinig toevoegt aan netwerkqualiteit maar vooral ook op het hoge percentage van overstappassagiers op bepaalde vluchten waardoor deze vluchten nauwelijks wat toevoegen aan de netwerkqualiteit van Schiphol. Ook de Rli heeft uitdrukkelijk gewezen op het gebruik voor de thuishmarkt als criterium om meer te gaan sturen op de kwaliteit dan de kwantiteit van het aantal verbindingen.<sup>1</sup>

Wij zien in het voorliggende concept veel positieve zaken bij het uitwerken van de netwerkqualiteit. Het daarbij niet meenemen van het gebruik van de verbindingen voor de thuishmarkt, het zogenaamde Origin en Destination verkeer (O&D) vinden wij echter een groot gemis. Een vlucht kan dan wel gaan naar een economisch centrum, maar indien het in hoofdzaak wordt gebruikt door overstappassagiers draagt het nauwelijks bij aan de netwerkqualiteit zoals ook geconstateerd door de Rli in het genoemde advies. De constatering in het concept kader dat overstappassagiers meer verbindingen mogelijk maken dan alleen met O&D passagiers en daarom ook waarde hebben voor O&D verkeer is op zich juist. Maar deze extra verbindingen zijn alleen significant indien ook voldoende O&D passagiers hiervan gebruik maken. De mate van gebruik door O&D mag daarom niet ontbreken bij het benoemen van preferente bestemmingen. De definitie van preferente bestemmingen zouden wij dan ook als volgt willen uitbreiden: *“Preferente bestemmingen zijn steden die een aanzienlijk economisch belang vertegenwoordigen en waarbij er een aanzienlijke vraag is voor een directe vlucht met Nederland als vertrekland of eindbestemming”*

Doordat geen rekening is gehouden met de daadwerkelijke vervoersvraag van O&D passagiers is het aantal preferente bestemmingen (390 in 2020) kunstmatig hoog. Dit wordt ook geconstateerd door de 3 onderzoeksbureaus in de externe review van de

---

<sup>1</sup> “Het verdient daarom aanbeveling om het belang van OD-passagiers in de indicator van netwerkqualiteit op te nemen” Luchtvaartbeleid – een nieuwe aanvliegeroute, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, april 2019. Pag. 29.



bestemmingenanalyse van het ministerie met gebruik van het concept kader<sup>2</sup>. Het gevaar van de concept indicator is dan ook dat opnieuw gestuurd gaat worden op de kwantiteit in plaats van de kwaliteit van de bestemmingen. In de notitie wordt weliswaar gesteld dat de indicator kan worden gebruikt voor de verdeling van schaarse capaciteit. Doordat de veronderstelling is dat Nederland direct verbonden zou moeten worden met alle economische centra in de wereld van enige omvang (ook bij een geringe vraag vanuit de thuishmarkt) ontstaat er echter een vanuit de andere publieke belangen ongewenste druk om de capaciteit onnodig hoog te houden. Zo is in het piekjaar 2019 het daadwerkelijk aantal bediende preferente bestemmingen 183 in plaats van het theoretische maximum van 390. Bovendien is er bij dit aantal van 183 een groot aantal bestemmingen waarbij het gebruik voor de thuishmarkt beperkt is.

De definitie van netwerkqualiteit voor Schiphol is zoals in de notitie aangegeven gebaseerd op de beleidsinzet om vluchten naar bestemmingen met een duidelijk vakantiemotief bij voorkeur op regionale luchthavens te laten plaatsvinden. Vanuit hinderperspectief onderschrijven wij het beleid om niet alle overlast op Schiphol te concentreren. Wel hebben wij 2 belangrijke kanttekeningen. Het is van belang (zoals eerder aangegeven) om de netwerkqualiteit op Schiphol niet onnodig ruim te definiëren waardoor vakantievluchten die zouden verdwijnen van Schiphol weer opgevuld worden met vluchten die weinig bijdragen aan de verbinding van Nederland. Er is ook een definitie en beleid noodzakelijk voor het voor Nederland gewenste vakantieverkeer.

Het beleid van de overheid en veel grote organisaties is om voor bestemmingen die goed met de trein bereikbaar zijn geen gebruik te maken van het vliegtuig. Steden met een goede treinverbinding voor O&D passagiers (aansluiting op Schiphol is daarbij geen voorwaarde) zouden daarom niet als preferent moeten worden aangemerkt voor het beoordelen van de netwerkqualiteit van Schiphol. Luchtvaart draagt bij deze steden immers niet bij aan de verbondenheid van Nederland omdat er al een goed meer preferent alternatief bestaat. Dit sluit ook goed aan bij het advies van de Rli in het eerder genoemde rapport om integraal te kijken naar alle vervoersmodaliteiten om de gewenste verbinding te realiseren.<sup>3</sup> Bij rapportages over het huidige gebruik van Schiphol is het belangrijk om deze vluchten op bestemmingen met een goede treinverbinding apart zichtbaar te maken.

De geformuleerde indicatoren voor netwerkbreedte en netwerkdiepte achten wij in de huidige vorm weinig nuttig omdat door de te ruime definitie van preferente steden er te veel wordt gemeten op netwerkkwantiteit in plaats van netwerkqualiteit. De daadwerkelijke vraag vanuit de thuishmarkt (O&D verkeer) dient zoals door de Rli geadviseerd meegenomen te

---

<sup>2</sup> Bijlagen bij Hoofdlijnenbrief Schiphol. I E NW/BSK-2022/156292

<sup>3</sup> "Ook ontbreekt tot nu toe een goede analyse als het gaat om de vraag hoeveel en welke verbindingen er nodig zijn – door de lucht (via Schiphol en de regionale luchthavens samen), via het spoor, over de weg en over het water – om te spreken van een goede internationale bereikbaarheid van Nederland ( ..) Dat is volgens de raad nodig om op basis daarvan te komen tot een beter onderbouwde analyse van de gewenste internationale bereikbaarheid via de lucht." Pag. 27



Bewoners Omgeving Schiphol

worden om te bepalen of een vlucht/bestemming voldoende kwaliteit toevoegt. Dit kan geoperationaliseerd worden door als aanvullend criterium te hanteren dat een potentiële vlucht overwegend (minimaal 70%) wordt gebruikt voor O&D verkeer. Naast het aangescherpt meten in hoeverre wordt tegemoet gekomen aan directe verbindingen met preferente steden is het van belang om ook te rapporteren welke huidige vluchten op Schiphol niet aan dit criterium voldoen. Dit met een onderverdeling naar reden zoals geen preferente stad en goede treinverbinding beschikbaar.

Ten behoeve van de integrale oplossing voor Schiphol achten wij het nodig om aan de hand van een aangescherpte definitie van netwerkqualiteit te bepalen welke aantallen vluchten nodig zijn op Schiphol voor een goede verbinding van Nederland. Door focus op O&D passagiers en substitutie door trein ligt dit aantal ons inziens substantieel lager dan de berekende bandbreedte van 400-440k in de bestemmingenanalyse van het ministerie. Zoals ook aangegeven in het kader netwerkqualiteit vergt de bepaling van de gewenste omvang op Schiphol ook een weging met de andere publieke belangen (minder vluchten betekent voor al deze belangen een beter resultaat). Er is vergelijkbare analyse nodig om tot een nieuwe definitie en onderbouwing te komen voor omgevingskwaliteit: individuele rechtsbescherming m.b.t. lokale geluidsoverlast<sup>4</sup>, bescherming tegen schadelijke stoffen en externe veiligheid, alvorens de beloofde integrale oplossing kan worden gevonden. Wij zien uit naar het daarvoor noodzakelijke concept beleidskader.

Uiteraard zijn wij bereid om onze reactie in een gesprek verder toe te lichten. Daarnaast vernemen wij graag uw feedback op onze suggesties en de bruikbaarheid bij het opstellen van een definitief kader zoals dat naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

Hoogachtend, namens betrokken bewoners in de regio Schiphol,

Matt Poelmans, Bewoners Omgeving Schiphol <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>

---

<sup>4</sup><https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/wp-content/uploads/2022/04/20220331-Brief-Hinderreductie.pdf> geeft onze visie weer m.b.t. de oplossing van geluidsoverlast.