

De informateurs
Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Hoofddorp, 19 oktober 2021

Onderwerp: Vestigingsklimaat en de brede welvaart nopen tot optimalisering van Schiphol.

Geachte heren Remkes en Koolmees,

Op 14 oktober 2021 ontving u van VNO-NCW en MKB-Nederland een manifest over een beter vestigings- en ondernemingsklimaat. Ook burgers profiteren van een duurzame bereikbaarheid van het gedeelte van de wereld waarmee Nederland internationale handel drijft. En uiteraard ook van voldoende woonruimte, een hoogwaardig leefklimaat, een goede biodiversiteit en een tot 1,5 graad beperkte opwarming. Op grond van deze hoofdlijnen bieden wij u een kwantificering van een optimaal Schiphol aan, dat de gewenste bereikbaarheid als een substantiële vermindering van impact op de samenleving kan waarmaken.

In het afgelopen decennium is Schiphol met een relatief groot aandeel van overstappers, goedkope stedenvluchten en onderbenutting van de HSL aanzienlijk groter geworden dan ons land voor een uitstekende bereikbaarheid feitelijk nodig heeft. Daardoor is de impact op de samenleving uit de pan gerezen.

De gewenste vermindering van de schadelijke impact van luchtverkeer op de samenleving kan snel en effectief bereikt worden door het luchtverkeer in combinatie met de HSL te beperken tot het voor bereikbaarheid en vestigingsklimaat noodzakelijke volume. Beperk het vervoer van overstappers die niet aan het vestigingsklimaat bijdragen. Stop met belastingvoordelen voor de luchtvaart en maak de trein een aantrekkelijk alternatief voor zowel korte als goedkope stedentrips.

De in het manifest voorgestelde luchtvaart-innovaties schieten te kort. Invoering duurt veel te lang. Voor een hogere brede welvaart is juist een optimaal Schiphol nodig. Hoog tijd voor een objectief-kritisch onderzoek naar de omvang daarvan.

Wij pleiten voor een zinvolle nuancering en aanvulling van dit manifest. Zie voor een toelichting de bijlage.

Wij stellen voor wat betreft Schiphol de volgende tekst in het regeerakkoord op te nemen:

De toelaatbare omvang van het luchtverkeer op Schiphol wordt selectief afgestemd op de noodzaak van internationale zakelijke bereikbaarheid van Nederland. De omvang wordt begrensd door een verminderde, maatschappelijk aanvaardbare impact op veiligheid, leefomgeving en klimaat.

De huidige omvang van Schiphol van 350.000 vliegtuigbewegingen wordt gehandhaafd tijdens het onderzoek naar deze noodzakelijke omvang.

Hoogachtend,

Mr dr Hans Buurma (contactpersoon), voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart, hb2108@ziggo.nl, 0620804337, mede namens drs Matt Poelmans, delegatieleider Bewoners Omgeving Schiphol, orsbewoners@gmail.com en ir Maurice van Uden, bestuurder Stichting SchipholWatch, info@schipholwatch.nl

Bijlage: Optimaal Schiphol focust op goede bereikbaarheid en minder impact op de samenleving.

Afschrift per e-mail aan de fractievoorzitters van VVD, CDA, D66 en CU.

Optimaal Schiphol focust op goede bereikbaarheid en minder impact op de samenleving

1. De functie van Schiphol verandert

Schiphol is door het mainportbeleid met behulp van veel overstappende passagiers sterk gegroeid als grote hub met minimale winstmarges. Volgens de *Raad voor de leefomgeving en infrastructuur*¹ moet het luchtvervoer beter afgestemd worden op goede bereikbaarheid ten behoeve van de internationale handelsactiviteiten van Nederland en een goed vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijfsvestigingen. Luchtvaartgroei als ondernemingsbelang van Schiphol en KLM moet niet meer voorop staan.

Het manifest pleit niet expliciet voor groei van het luchtverkeer. Wij nemen aan dat in het manifest met “Er moet ontwikkelruimte voor Schiphol als multimodaal vervoersknooppunt zijn” wordt bedoeld dat Schiphol zich qua functie tot multimodale luchthaven moet ontwikkelen, waarbij de metro ruimte moet scheppen voor HSL-treinverkeer.

Wel expliciet is het manifest over een “Steengoede en duurzame bereikbaarheid met de wereld” ten behoeve van internationaal opererende de bedrijven. Er moet “een beter vestigingsklimaat” komen voor organisaties die zich in ons land willen vestigen. De “internationale connectiviteit van Schiphol (...) is cruciaal bij het herstel van het verdienvermogen van de Nederlandse economie”. “Qua netwerkqualiteit staat Schiphol op de eerste plek qua directe connectiviteit.”

Wij tekenen aan dat de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat vooral betrekking hebben op verbinding met voor de BV Nederland essentiële directe handelsbestemmingen. Dit maakt de omvang van internationale handel met de regio's waarin de bestemmingen liggen, tot een geschikt selectie criterium.

Schiphol bedient namelijk ook veel bestemmingen zonder handel met Nederland, die vooral voor overstappers zijn bestemd en niets aan bereikbaarheid van Nederland bijdragen. Dergelijke bestemmingen kunnen ook indirect bereikbaar gemaakt worden, omdat zakelijke passagiers van de thuismarkt ze niet nodig hebben. Daarnaast vinden veel vakantievluchten plaats, vooral naar het Middellandse Zeegebied.

Met deze selectiviteit kan de omvang van Schiphol geoptimaliseerd worden om de impact op het leefklimaat te verminderen. Dit Schiphol is in het licht van de brede welvaart veel geloofwaardiger dan voortzetting van een volumegroei van het luchtverkeer waarvan de macro-economische motieven hun waarde hebben verloren.

2. Impact op de samenleving moet verminderd worden

Het manifest pleit voor beperking van de maatschappelijke impact van luchtvaart. Een goed vestigingsklimaat vraagt “een top leefklimaat”, meer “betaalbare woningen” en “goede woonruimte voor arbeidsmigranten”, “betere (HSL-)verbindingen met omringende landen voor meer duurzaam reizen”. “Stikstof en nieuwe geluidswetgeving staan ruimte voor vestiging van nieuwe (duurzame) bedrijven in de weg. (...) Dit knelpunt moet worden opgelost”. “Voor onze industriële clusters is verder versnelde uitvoering van het Klimaatakkoord (...) broodnodig.” “Ook is een grotere inzet op duurzame luchtvaart en minder hinder nodig”.

¹ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2016. *Mainports voorbij*

Deze maatschappelijke problemen en uitdagingen van Schiphol zijn ons helaas al te zeer bekend. De geluidshinder is zeer groot, de slaapverstoring door nachtvluchten uiterst ongezond, uitstoot van ultrafijn stof is aantoonbaar schadelijk, maar nog niet aan banden gelegd.

De toelaatbare stikstofdeposities van de luchtvaart van Schiphol zijn nog niet vastgelegd in een natuurvergunning. Ze zijn veel groter dan die in het mogelijke referentiejaar voor een dergelijke vergunning. Bovendien moet de stikstofdepositie in de komende periode gehalveerd worden.

De plannen voor duurzame luchtvaart volgens het Akkoord Duurzame Luchtvaart voldoen in de verste verte niet aan het Klimaatakkoord van Parijs. De CO₂-uitstoot is sinds 1990 met 250 procent toegenomen, terwijl die van overig Nederland is afgenomen. Halvering ten opzichte van 2019, laat staan ten opzichte van 1990, vindt volgens dit plan niet plaats en is zonder afname van luchtverkeer volstrekt onmogelijk. Het risico bestaat dat deze veel te geringe CO₂-reductie door andere sectoren moet worden opgevangen. Dat zal het vestigingsklimaat voor nieuwe en bestaande ondernemingen negatief beïnvloeden.

Ten slotte komt er in de regio Schiphol niets terecht van de noodzakelijke woningbouw bij een geluidhinder van 500.000 vliegtuigbewegingen, het niveau van 2019.

De oplossingen in het manifest: "inzet van duurzame vliegtuigbrandstoffen en innovaties rond vliegtuigontwerp en -aandrijving" zijn op zichzelf waardevol, maar volstrekt ontoereikend om de gesignaleerde maatschappelijke impact tijdig en effectief op te lossen.

Beperking van vlieghinder vraagt bovendien meer rustperiodes tussen passerende vliegtuigen. Met hogere passeerfrequenties en andere ontoereikende maatregelen werkt het Schipholplan "Minder Hinder" juist averechts.

Vrijwel alle soorten impact op de samenleving hangen primair samen met de hoeveelheid luchtverkeer. Alleen substantiële vermindering daarvan kan vrijwel de gehele impactproblematiek oplossen.

3. Optimaal Schiphol

Het volume van 500.000 vliegtuigbewegingen was in 2018 en 2019 aanzienlijk hoger dan noodzakelijk is voor de in het manifest bepleite bereikbaarheid en vestigingsklimaat. Het gaat hier namelijk om zakelijke (en particuliere) reizigers van en naar Nederland, de thuishmarktpassagiers. Dat waren er 45 miljoen van de circa 70 miljoen passagiers in 2018 en 2019.

Aan de hand van het in hoofdstuk 1 genoemde criterium internationale handel heeft de *Werkgroep Toekomst Luchtvaart* (WTL)² onderzocht welke van de 330 bestemmingen van Schiphol essentieel zijn voor internationaal opererende bedrijven in Nederland. Niet-essentiële bestemmingen en de bijbehorende vluchten kunnen vervallen, met uitzondering van 40 vakantiebestemmingen vooral in het Middellandse Zeegebied.

Het netwerk van wel essentiële (handels)bestemmingen levert een kleiner netwerk op dat beter bij Nederland past. Indien daarbinnen de bezoekfrequenties gehandhaafd worden, blijft die netwerkqualiteit even groot als in 2019. Dit netwerk is niet alleen voor zakelijke thuishmarktpassagiers bestemd, maar ook voor particuliere passagiers en vakantiegangers van de thuishmarkt.

² Werkgroep Toekomst Luchtvaart, 2021. *Schiphol optimaliseren voor een bereikbaar Nederland*, www.toekomstluchtvaart.nl

Op grond van dit WTL-onderzoek blijkt het wel degelijk mogelijk te zijn de gewenste combinatie van bereikbaarheid en verbeteringen in leefklimaat, natuur en klimaat te realiseren. We onderscheiden twee varianten met tussenliggende mogelijkheden:

- A. **Schiphol als multimodale hub** met 350.000 vluchten per jaar plus HSL-vervoer, voor accommodatie van 44 miljoen thuismarktpassagiers, plus 12 miljoen transferpassagiers die ongebruikte stoelcapaciteit bezetten ter wille van de vliegtuigexploitatie. Het aantal thuismarktpassagiers is gelijk aan dat in 2019, verminderd met 1 miljoen gebruikers van extreem goedkope stedentrips.

Het netwerk is beperkt tot ca 170 voor de BV Nederland essentiële directe handelsbestemmingen. Daarmee wordt 96 procent van de omvangrijke totale internationale handel van ons land gedekt.

Ruim 110 bestemmingen (vrijwel) zonder handel, kunnen vervallen en blijven wel indirect bereikbaar. Dat scheelt bijna 90.000 vluchten. Daardoor zijn 14 miljoen transferpassagiers minder nodig.

De vluchtfrequenties in dit essentiële gedeelte van het oorspronkelijke netwerk zijn gelijk aan die in 2019. Ongeveer 40 vakantiebestemmingen blijven beschikbaar voor vakantiegangers van Nederland naar het Middellandse Zeegebied. Overige particuliere thuismarktpassagiers kunnen alle directe en indirecte bestemmingen benutten.

Circa 50.000 vluchten kunnen door het bestaande HSL-netwerk vervangen worden. Dit vereist een gelijk speelveld van ticketkosten dat mede tot gevolg heeft dat extreem goedkope stedentrips worden teruggedrongen. Nog eens 20.000 vluchten kunnen vervallen.

- B. **Schiphol als multimodale luchthaven** met 250.000 vluchten plus HSL-vervoer voor 44 miljoen thuismarktpassagiers, plus slechts 2 miljoen transferpassagiers die op eigen initiatief willen overstappen. In deze variant vervalt het gericht aantrekken van overstappers naar Schiphol.

Het netwerk is kleiner dan in variant A omdat nog eens ruim 40 bestemmingen indirect bereikbaar gemaakt worden vanwege hun geringe aandeel in de internationale handel en het bescheiden gebruik door de thuismarkt. Daardoor dekt dit netwerk 90 procent van de totale internationale handel.

Voor het overige is dit scenario gelijk aan de multimodale hub.

**Met een optimaal Schiphol draagt de luchtvaart bij aan de brede welvaart,
waarvan het gehele land op korte en lange termijn profiteert.**