

# Internationaal Openbaar Vervoer (IOV)

## II. Essentiële bestemmingen en klimaat



Presentatie:  
Hans Buurma  
Werkgroep Toekomst Luchtvaart  
oktober 2020

## Relevante citaten uit de Luchtvaartnota:

“Nederland is verbonden met de voor Nederland belangrijke plekken in de wereld.”

“Luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie.”

- Zakelijke passagiers: internationale handel met regio van bestemmingen.
- Ook particulieren naar deze steden.
- Gebruikelijke vakantiebestemmingen belangrijk voor jaarlijkse vakanties
- Thuismarktpassagiers: primaire doelgroep
- Overstappers alleen als aanvulling, groei is geen publiek belang meer

worden ook bezocht door particulieren. De gebruikelijke vakantiebestemmingen zonder handel met Nederland zijn toch essentieel, nl voor een jaarlijkse vakantie van Nederlanders.

## Relevante citaten

Volgens de Luchtvaartnota moeten voor verbinding de bestemmingen op voor Nederland belangrijke plekken liggen. Alleen passagiersvervoer op deze bestemmingen met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie komt in aanmerking. Deze bepalingen maken een selectief netwerk met beperkt luchtverkeer mogelijk.

De luchtvaartnota suggereert dat bestemmingen in regio's met veel internationale handel met Nederland essentieel zijn voor zakelijke thuismarktpassagiers. Die steden

Thuismarktpassagiers zijn dus de primaire doelgroep. Overstappers zijn nog wel hulpmiddel voor goede vliegtuigbezetting. Maar groei van het overstapvervoer is geen publiek belang meer.

**IOV:**

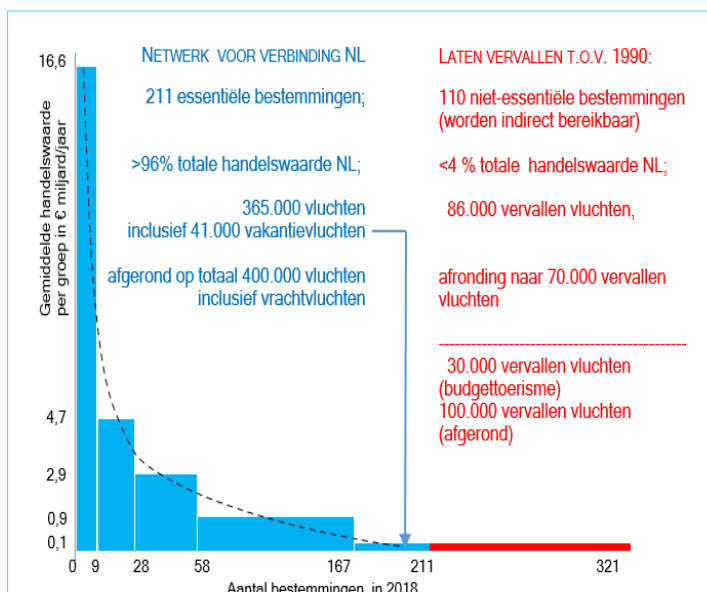
- 211 essentiële bestemmingen
- met 365.000 noodzakelijke vluchten
- voor 57 mln thuismarktpassagiers en aanvullende overstappers
- Inclusief vracht en afronding: 400.000 vluchten

**Vervallen:**

- 110 bestemmingen
- 90.000 vluchten, afgerond op 70.000
- 30.000 vluchten met budgettoeristen
- Totaal 100.000 vluchten met 13 mln overstappers en budgettoeristen

## Bestemmingen en vluchten IOV

We hebben op basis van deze criteria de bestemmingen met bijbehorende vluchten geselecteerd op essentie. De resultaten daarvan zijn samengevat in deze figuur.



De blauwe kolommen geven de gemiddelde handelswaarde aan van groepen essentiële bestemmingen. Dat levert de uitkomsten die u in de figuur kunt zien, namelijk:

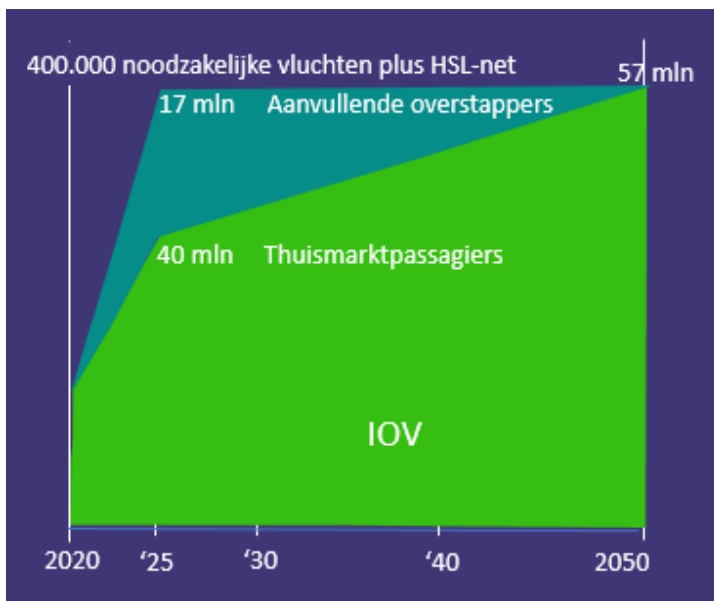
- bestemmingen
- totale handelswaarde.
- noodzakelijke vluchten en passagiers.
- vakantie naar de Middellandse Zee.
- totaal 380.000 noodzakelijke vluchten voor verbinding, afgerond op 400.000

Rechts staan de niet geselecteerde bestemmingen die uiteraard wel indirect bereikbaar blijven.

- een verwaarloosbaar klein aandeel van de totale handelswaarde
- 90.000 vluchten die kunnen vervallen, ivm de afronding verlaagd naar 70.000
- 30.000 extreem goedkope city trips kunnen vervallen omdat ze onvoldoende waarde opbrengen.
- Totaal zijn 100.000 vluchten met 13 miljoen passagiers niet nodig.

Korte door de trein vervangbare vluchten zijn hierin nog niet meegenomen. Dat levert extra reservecapaciteit op voor minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en eventuele aanpassing van het essentiële netwerk.

In de motie Kröger vraagt de Tweede Kamer om de voor verbinding noodzakelijke vluchten te laten uitzoeken. Goed begin voor een beter scenario waarin het netwerk en de vluchten worden beperkt tot de uiterste noodzaak.



## Verbinding met IOV

Op grond van dit onderzoek hebben we een scenario voor IOV ontwikkeld voor 40 miljoen thuismarktpassagiers naar 211 essentiële bestemmingen met hoogstens 400.000 vluchten, en 17 miljoen overstappers om lege stoelen te bezetten.

## CO<sub>2</sub>-uitstoot groeiscenario

Wordt ook de luchtvaart duurzaam? Het groeiscenario in de LVN is afgestemd op het slappe reductie-akkoord van VN-luchtvaartorganisatie ICAO. Zie de rode gestippelde lijn in de grafiek. Ten opzichte van IOV is van duurzaamheid geen sprake

## CO<sub>2</sub>-uitstoot IOV

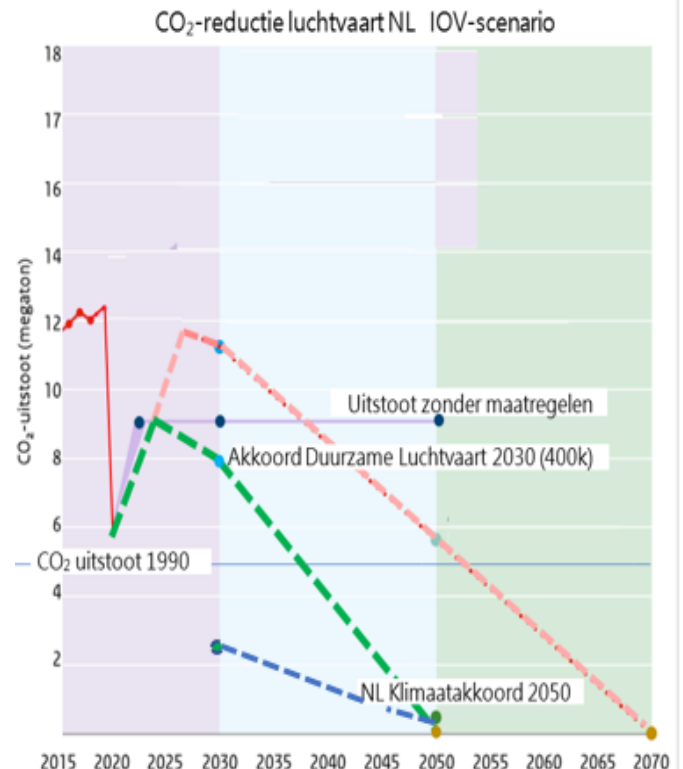
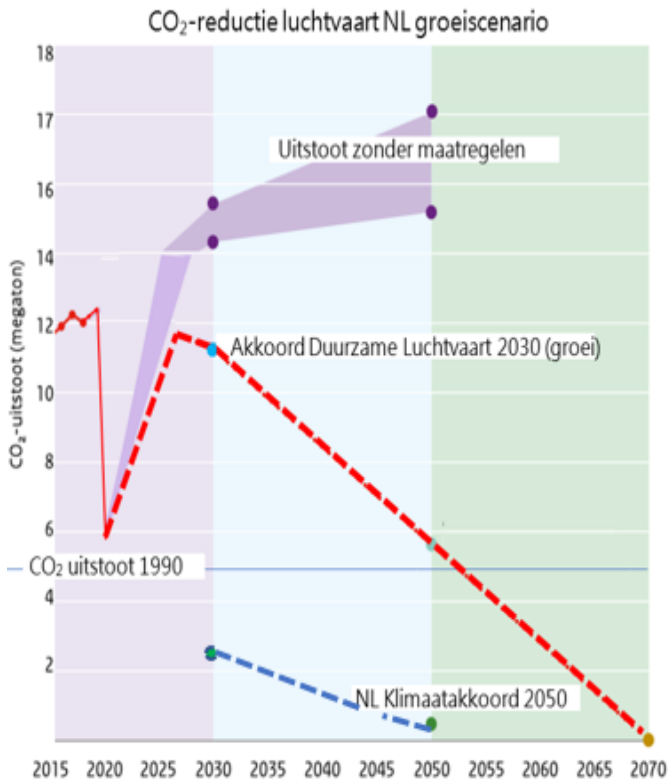
Het IOV-scenario zonder groei is wel duurzaam omdat het uiteindelijk aan het klimaatakkoord van Parijs voldoet. Zie de groene lijn in de grafiek. Dit is een van de vele krachtige argumenten om de luchtvaartnota te richten op selectief IOV en het groeiscenario af te schaffen.

**Groiscenario:**

- CO<sub>2</sub> uitstoot is 480% t.o.v. NL in 2030
- Geen inhaalslag; achterstand is blijvend
- Nul CO<sub>2</sub> 20 jaar te laat (2070 volgens ICAO)
- Oorzaak: onnodige groei luchtverkeer doet deel van het reductie-effect teniet

**IOV:**

- CO<sub>2</sub> uitstoot is 320% t.o.v. NL in 2030
- Inhaalslag mogelijk met dezelfde inspanning van *Akkoord Duurzame Luchtvaart*
- Nul CO<sub>2</sub> in 2050 conform Parijs
- Oorzaak: zonder groei luchtverkeer hebben maatregelen hun volledige effect



Met veel dank aan Piet Boonekamp van de WTL voor zijn zeer omvangrijke, gedetailleerde bestemminganalyse.

Lees het onderzoeksrapport [hier](#)

Zie de video IOV\_IOV\_LVN [hier](#)

Zie de video IOV\_II\_Bestemmingen\_en\_klimaat\_2020 [hier](#)