

Van: ORSBewoners <orsbewoners@gmail.com>

Verzonden: maandag 22 juni 2020 22:28

Onderwerp: Luchtvaartnota & Schiphol

Geachte leden van de Gemeenteraad,

De Bewoners in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) hebben het [Tienpuntenplan Hinderbeperking](#) ingediend voor substantiële verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol. Deze maatregelen vormen een samenhangend pakket dat de bewoners in de geluidscontouren van alle banen tot voordeel strekt. En tevens gemeenten in de Schipholregio in staat stelt hun plannen voor noodzakelijke woningbouw toch door te voeren nu uit de nieuwste inzichten in het kader van de omgevingswet blijkt dat de huidige geluidsoverlast veel te groot is en geen nieuwe woningbouw toestaat. Ontkennen van het probleem door een andere berekening of door vrijstellingen zijn geen oplossing. Alleen een significante vermindering van de geluidhinder werkt voor bestaande en nieuwe omwonenden.

Vermindering van de geluidhinder in zowel het Tienpuntenplan als de woningbouw vereisen een beperking van het aantal vluchten op Schiphol ten opzichte van voor de corona crisis. Daarbij gaan wij uit van het economische belang van een goede verbinding van ons internationaal georiënteerde land met de wereld. De eisen daaraan worden in de Ontwerp-Luchtvaartnota uitvoerig als centraal publiek belang omschreven. Dit aantal vluchten op Schiphol is noodzakelijk voor verbinding naar belangrijke (handels)bestemmingen. En wel ten behoeve van alle serieuze passagiers van en naar Nederland. Op intercontinentale vluchten zijn transfers in jaarlijks afnemende mate als aanvulling nodig. De Ontwerp-Luchtvaartnota neemt terecht afstand van massaal low cost toerisme.

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) heeft op grond van deze eisen de omvang van het daarvoor noodzakelijke verbindingen-netwerk en luchtverkeer berekend. Indien het herstel van Schiphol wordt afgestemd op een nieuw plafond van 400.000 vliegtuigbewegingen, wordt ruimschoots aan deze eisen voldaan, kan het Tienpuntenplan Hinderbeperking effectief uitgevoerd worden en krijgt de woningbouw voldoende ruimte. Alle huidige bestemmingen met een handelswaarde van enig belang blijven dan rechtstreeks bereikbaar, zelfs de bestemmingen die thans vooral drijven op overstappers en relatief weinig worden gebruikt voor de thuismarkt. Dit scenario van 400.000 vluchten biedt dus ruimschoots reservecapaciteit voor toekomstige groei van verkeer voor de thuismarkt. Bovendien ontstaat door substitutie van korte vluchten door trein er ruimte voor nieuwe interessante toekomstige bestemmingen.

Ook kan de sector onder een plafond van 400.000 vliegtuigbewegingen met de reeds overeengekomen maatregelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn CO₂-uitstoot in 2030 halveren en in 2050 tot nul reduceren. Daarmee zou de sector in tegenstelling tot het “groei-verdienmodel” wel aan het klimaatakkoord van Parijs kunnen bijdragen.

Toename van het luchtvervoer boven 400.000 bewegingen volgens het “groei-verdienmodel” uit de luchtvaartnota zal de verbinding en kwaliteit van het verbindingennetwerk niet verbeteren. Dit extra luchtvervoer vloeit voort uit de exponentiële toename van overstappende passagiers en low cost toeristen, die beiden niet aan deze economische belangen bijdragen. Het extra luchtverkeer en al te massale toerisme zullen de leefomgeving juist onnodige schade toebrengen.

Een illustratie van het WTL-onderzoek staat in de bijlage als pdf-versie van [deze videopresentatie over balans in de luchtvaartnota](#). De WTL is gaarne bereid u een toelichting te geven over de zorgvuldige aanpak en inhoud van dit onderzoek.

De Bewoners ORS willen dat de plan-Mer en de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota effectief invulling geven aan de netwerkkwaliteit zoals door WTL geschetst en dat wordt afgezien van het “groei-verdienmodel”. Het Tienpuntenplan Hinderbeperking geeft daarbij een goede invulling aan de gewenste kwaliteit van de leefomgeving.

Het resultaat is een luchtvaartsector die optimaal bijdraagt aan de Nederlandse economie en tevens meewerkt aan een zo laag mogelijke inbreuk op de leefomgeving, gezondheid en veiligheid en het klimaat. Dat komt voortreffelijk overeen met de vier publieke belangen die het Ontwerp-Luchtvaartnota zo centraal stelt.

Wij hopen dat uw gemeente haar bewoners daarin wil steunen.

Met vriendelijke groet,

Matt Poelmans
Delegatieleider Bewoners Omgevingsraad Schiphol (ORS)
orsbewoners@gmail.com
<https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>
<https://twitter.com/ORSbewoners>





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

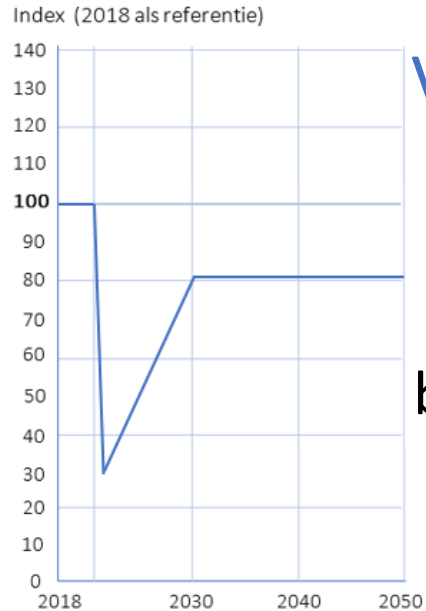
Naar een nieuwe balans voor de luchtvaart tot 2050

Verantwoord vliegen naar 2050

Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Naar een nieuwe balans voor de luchtvaart tot 2050

Samenvatting



Verbinding: publiek belang

Voor het vervoer van OD-passagiers (Origin en Destination) naar essentiële bestemmingen zijn minder dan 400.000 vluchten nodig.

Het beperkte luchtverkeer veroorzaakt een zo laag mogelijke inbreuk op leefomgeving en klimaat.

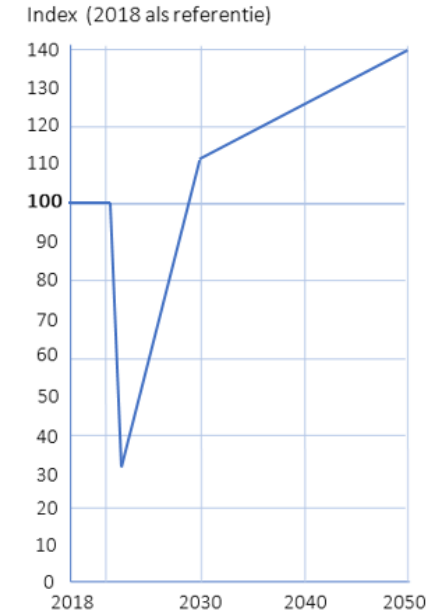
Er is een goede balans tussen maatschappelijk nut en kosten

In het groei-verdienmodel

wordt ook de vraaggroei van transfers en low cost toeristen benut die niet voor verbinding relevant zijn. Dit vergt groei naar 700.000 vluchten in 2050.

Het deels onnodige luchtverkeer veroorzaakt een veel grotere inbreuk op leefomgeving en klimaat.

En is geen goede balans tussen maatschappelijk nut en kosten



Citaat uit de luchtvaartnota

“In deze nota geeft het kabinet haar visie op een nieuwe balans voor de luchtvaart tot 2050”.

Balans van publieke belangen in de plan-MER

De Commissie m.e.r. vraagt een concrete uitwerking van het doel 'ontwikkelen van de luchtvaart in balans met andere publieke belangen'

Balans van publieke belangen

Luchtvaartnota:

“Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen.”

“Zo wordt luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans gebracht.”

Balans van publieke belangen

MAATSCHAPPELIJK NUT

- Nederland goed **verbinden**
- Ruimte voor **woningbouw**

MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

- Nederland **veilig** in de lucht en op de grond
- Aantrekkelijke en gezonde **leefomgeving** (incl. **stikstof**)
- **Duurzame** luchtvaart

Nederland goed verbinden

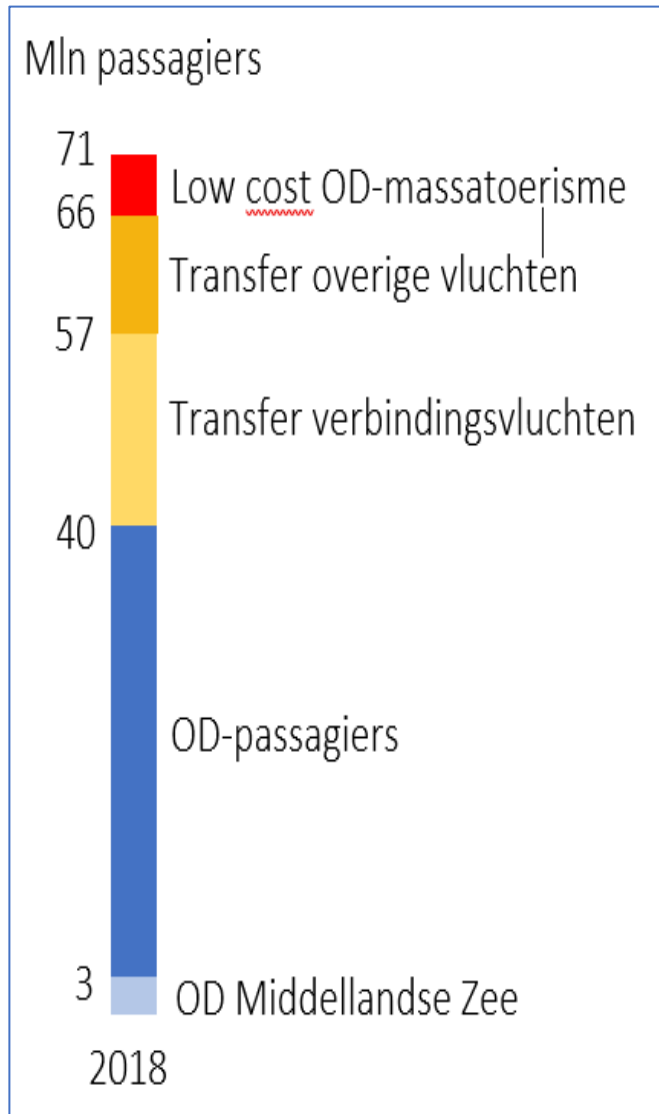
“Luchtvaart verbindt Nederland met de rest van de wereld. Deze wereldwijde bereikbaarheid voor personen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn.”

Criterion: *bestemmingen die essentieel zijn voor welvaart en welzijn*

“Nederlandse consumenten en bedrijven kunnen makkelijk naar het buitenland reizen voor zaken, studie, familiebezoek of vakantie. (...) Voor buitenlandse bedrijven en bezoekers is Nederland een aantrekkelijke plek om te ondernemen en te investeren, een studie te volgen of op vakantie te gaan.”

Criterion: het vervoer van passagiers van en naar Nederland:
OD-passagiers

Situatie op Schiphol voor 2020



Verbinding is een publiek belang

Vlak voor 2020 realiseerden op Schiphol naast 15.000 vrachtluchten ca 365.000 vluchten de verbinding met essentiële handelsbestemmingen in de wereld, ten behoeve 40 miljoen OD-passagiers (Origin & Destination) plus een noodzakelijke aanvulling met 17 miljoen transfers. De overige 105.000 vluchten vervoerden voornamelijk 9 miljoen extra transfers en 5 miljoen low cost OD-toeristen.

Het groei-verdienmodel

Deze groei omvat naast het vervoer van de OD-passagiers het extra vervoer van extra transfers en low cost toeristen. Dit extra vervoer draagt niet bij aan verbinding. Het is schadelijk voor de publieke milieubelangen.

Het groei-verdienmodel

“Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af? Dan kan de luchtvaart groei verdienen. (...) Gemiddeld worden vliegtuigen jaarlijks ruim 1% stiller, zo blijkt uit de milieueffectrapportage van de Luchtvaartnota.”

“In een optimistisch scenario biedt dit (...) (klimaat)ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent

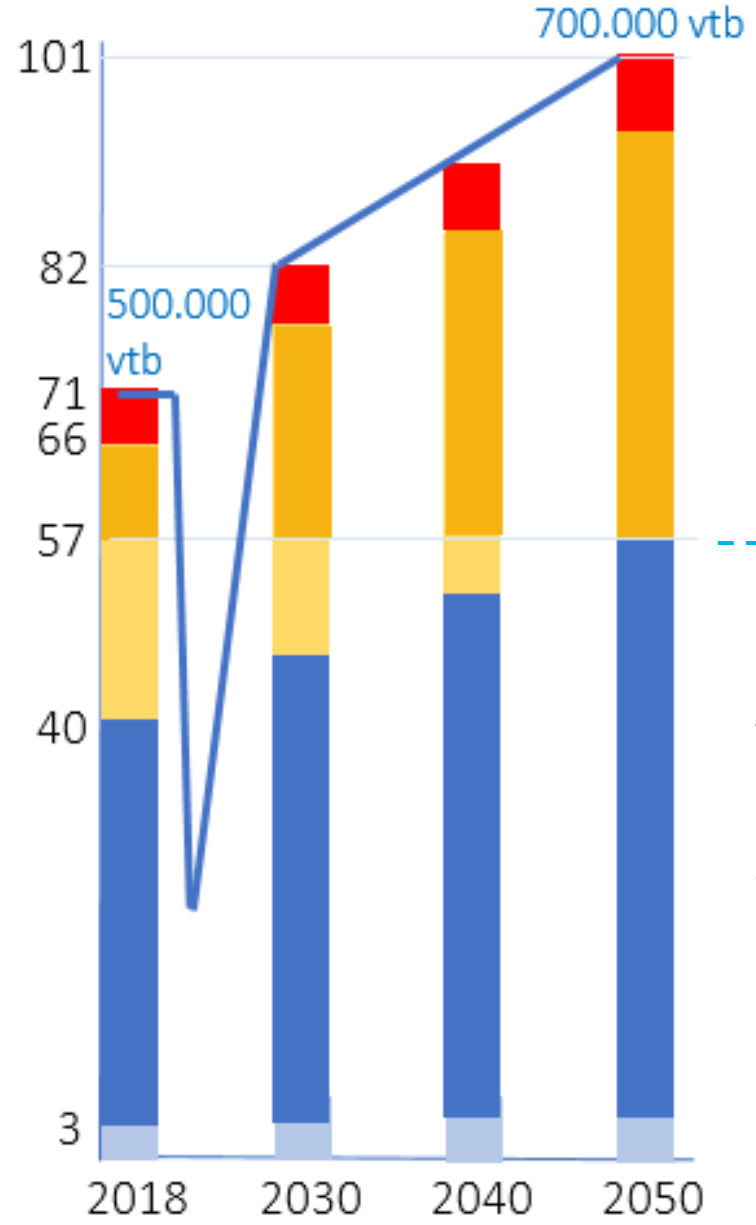
- van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu,*
- naar zo'n 650.000 vluchten in 2030*
- en 800.000 in 2050.”*

Het groei-verdienmodel

Groei toestaan door vergroten en benutten van milieuruimte is niet de nieuwe koers die beloofd wordt, maar voortzetting van het oude mainportbeleid

Het groei-verdienmodel

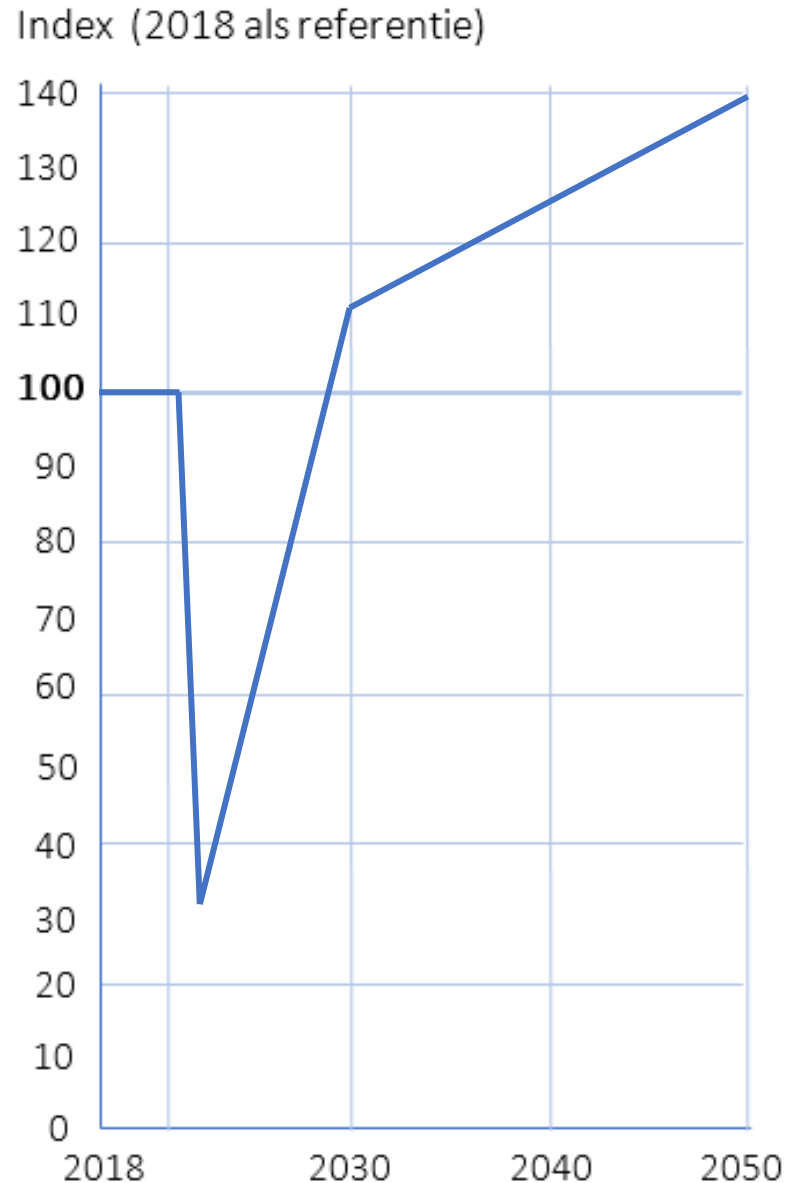
Miljoen passagiers per jaar op Schiphol



Ook de groei van het aantal transferpassagiers en massatoeristen wordt geaccommodeerd. Het volume moet stijgen naar 700.000 vluchten in 2050

Groei van het aantal normale thuishmarkt-passagiers onder een plafond van 400.000 vluchten per jaar naar 211 essentiële bestemmingen

Het groei-verdienmodel - luchtverkeer

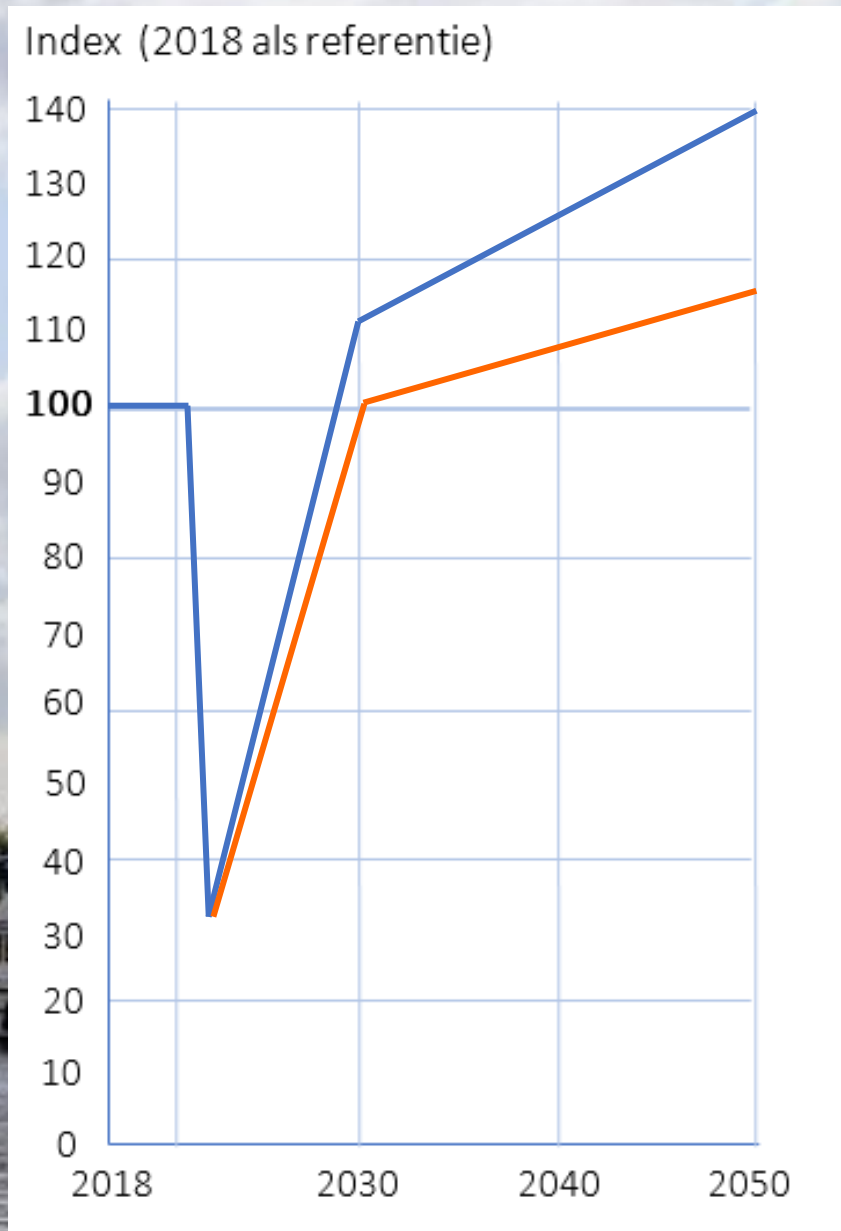


Na hinderbeperking mag het
luchtverkeer groeien.

Volgens de luchtvaartnota biedt
ook de CO₂ reductie milieuruimte.

Deze wordt gebruikt voor
'gematigde' volumegroei van de
Nederlandse luchtvaart.

Het groei-verdienmodel - leefomgeving



Door volumegroei hebben hinderbeperkende maatregelen geen effect. Door hogere passagefrequenties van vliegtuigen neemt de hinderbeleving toe

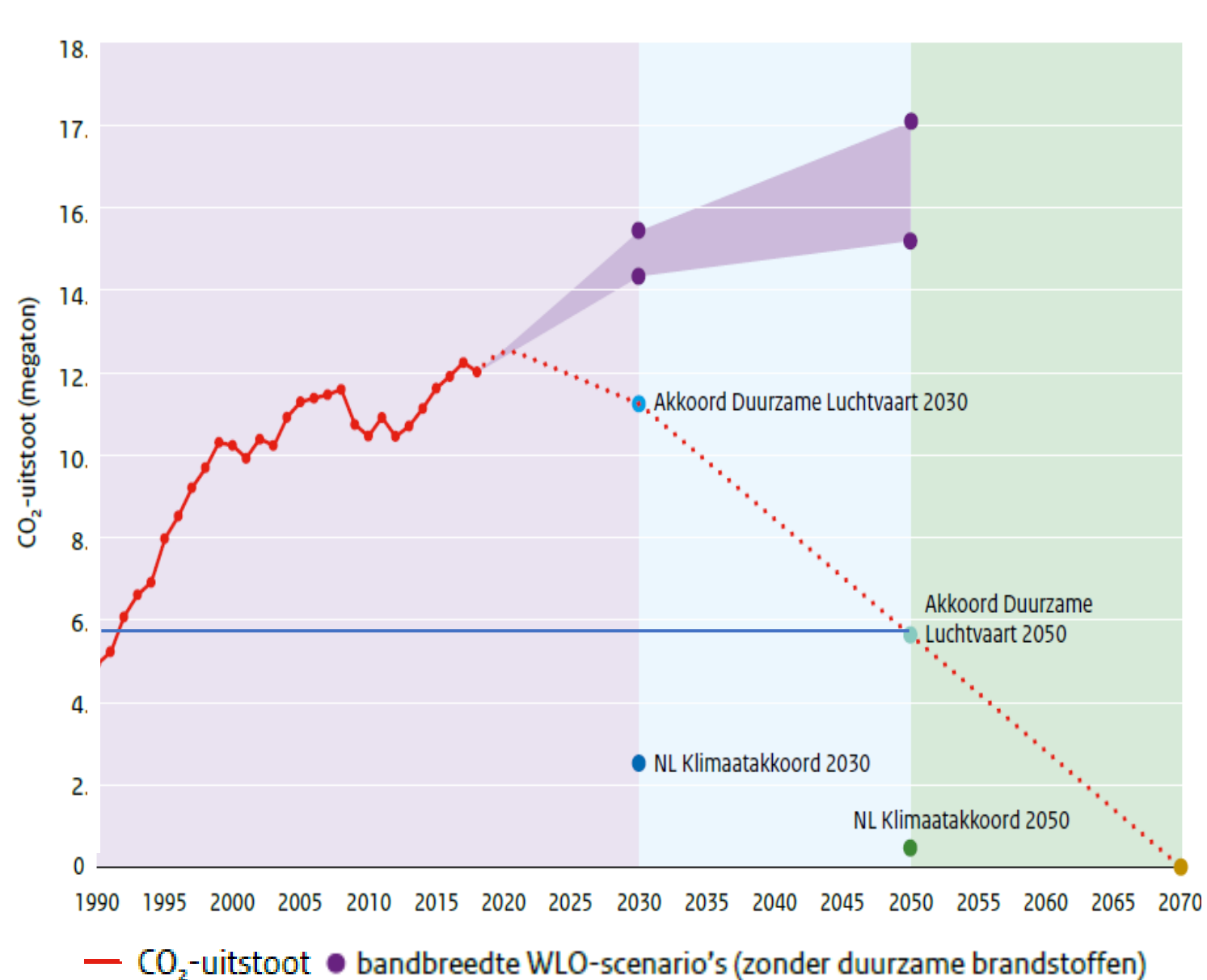


Het groei-verdienmodel – duurzame luchtvaart

Door ‘gematigde’ volumegroei heeft de reductie van CO₂-uitstoot minder effect. De uitstoot zal in 2050 boven die in 1990 uitkomen

“Er is een relatie tussen de klimaatopgave en de ruimte voor het aantal vluchten in Nederland. (...)”

In een optimistisch scenario (bieden) de klimaatafspraken uit het Ontwerp-akkoord Duurzame Luchtvaart volgens de plan-MER, (...) ruimte voor gematigde groei”.

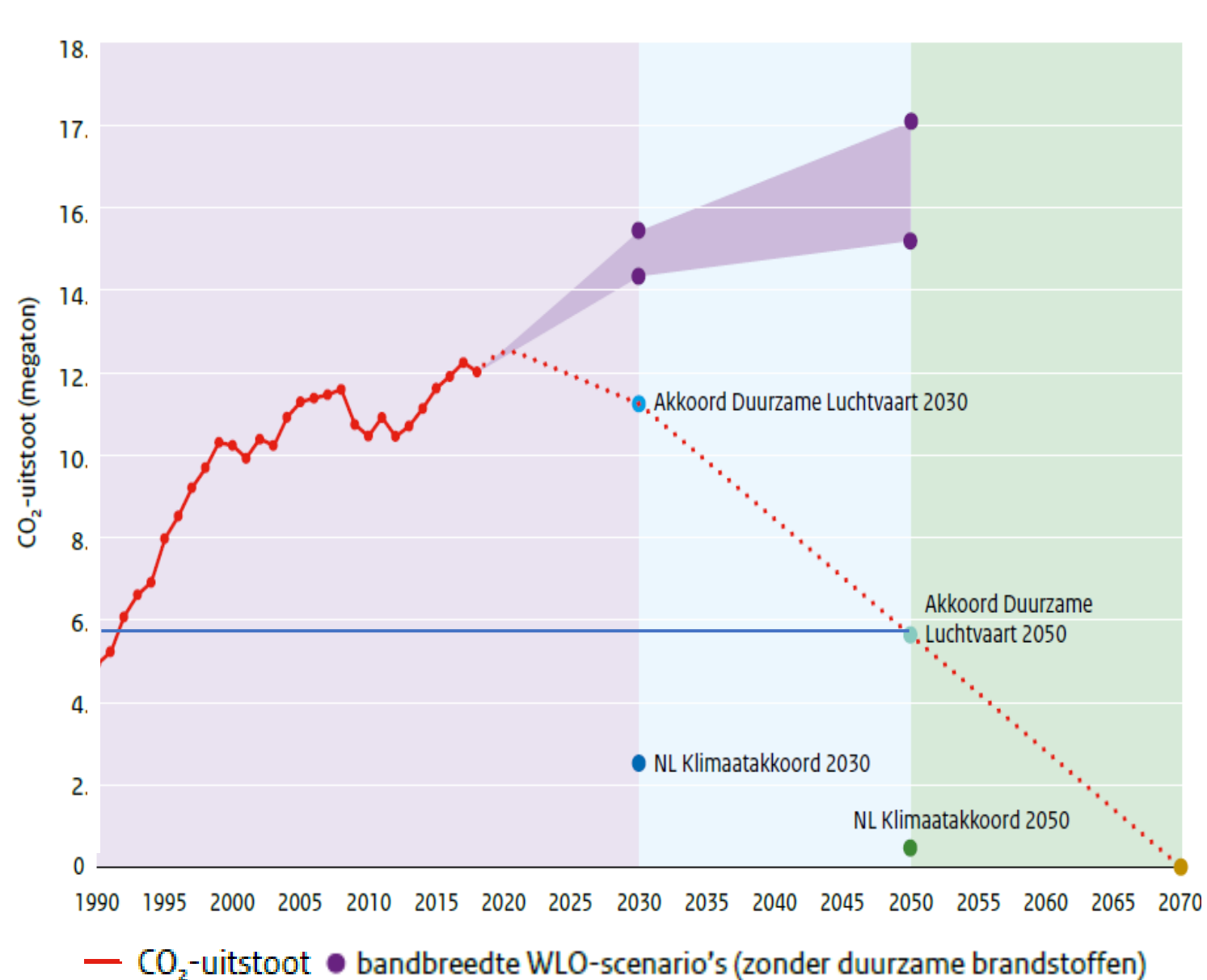


Het groei-verdienmodel – duurzame luchtvaart

IATA wil dit systeem verder verzwakken door de CO₂-compensatie jarenlang uit te stellen. Goede reden om de luchtvaart nu echt aan 'Parijs' te binden

“Er is een relatie tussen de klimaatopgave en de ruimte voor het aantal vluchten in Nederland. (...)

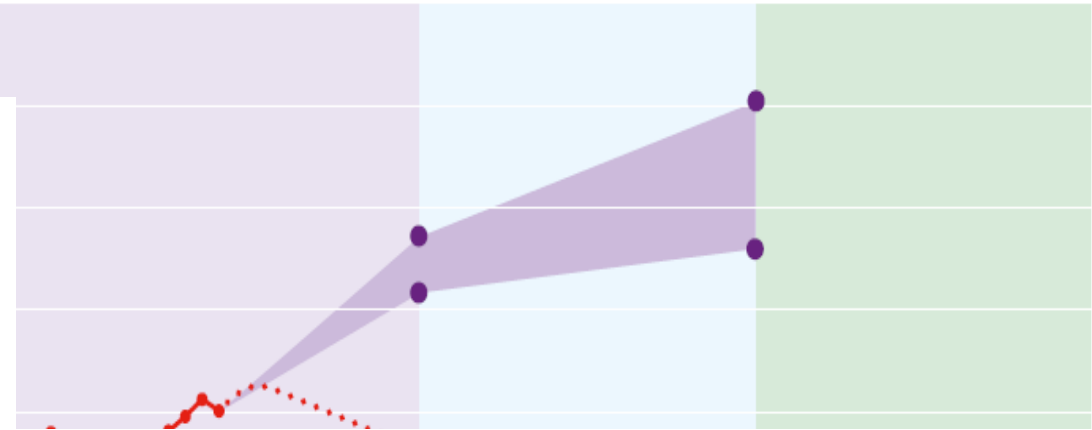
In een optimistisch scenario (bieden) de klimaatafspraken uit het Ontwerp-akkoord Duurzame Luchtvaart volgens de plan-MER, (...) ruimte voor gematigde groei”.



Het groei-verdienmodel – duurzame luchtvaart

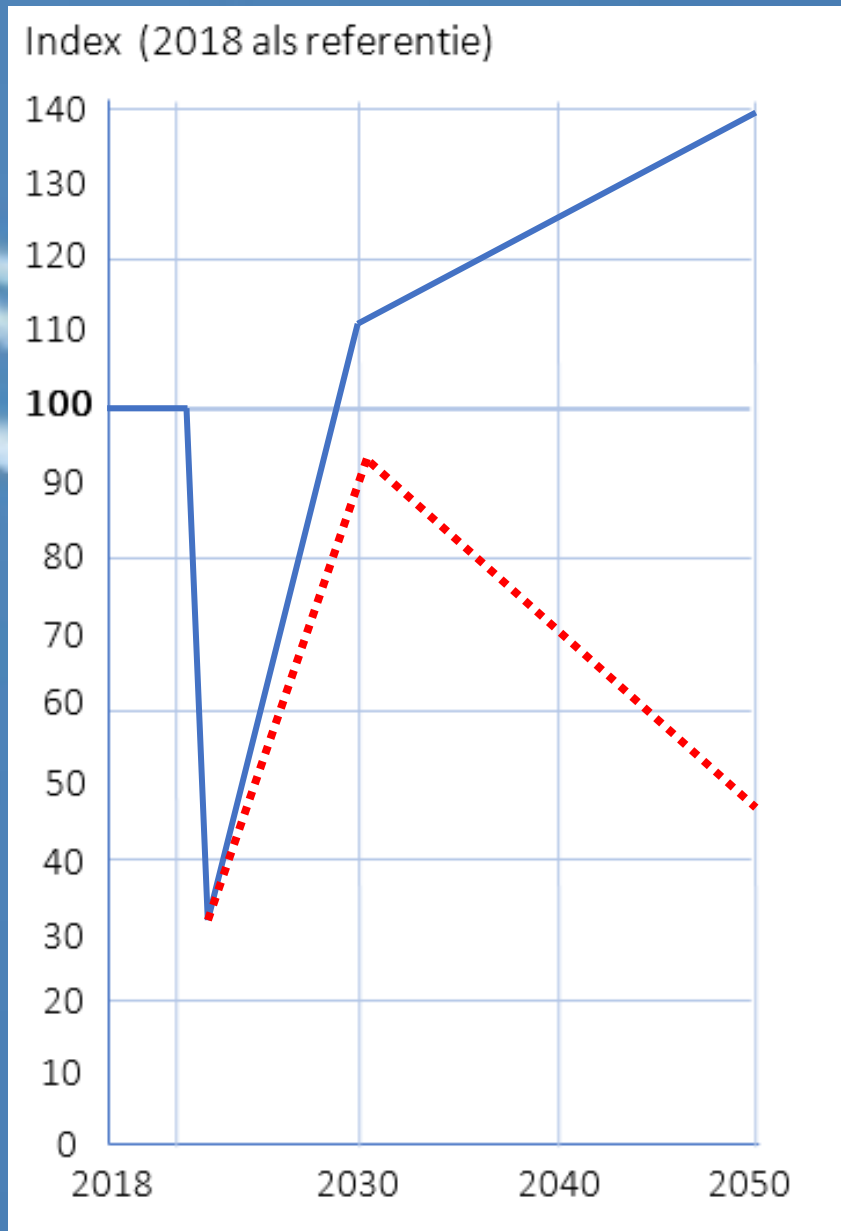


18.



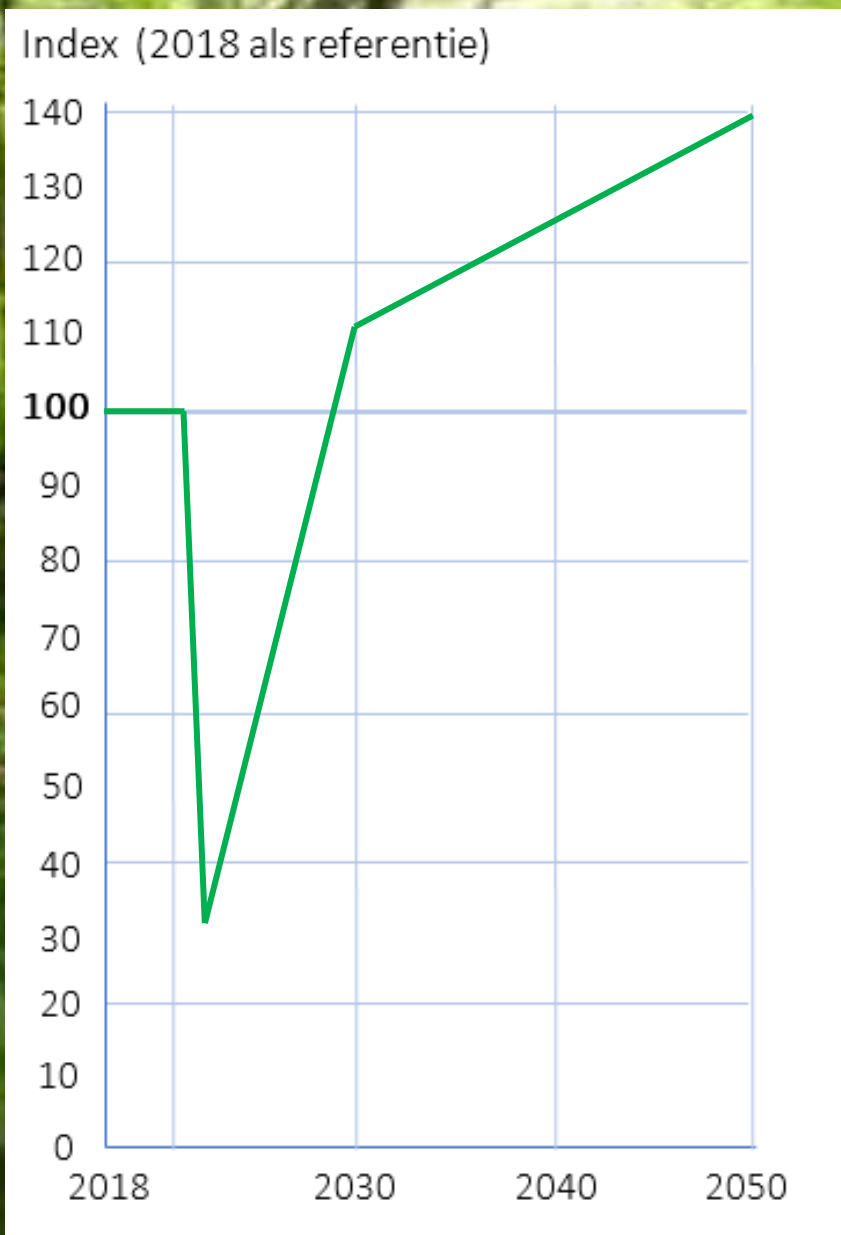
De WLO-scenario's van 2015 waren voor *'Mainports voorbij'* nog afgestemd op groei van Schiphol volgens het Mainportbeleid

● bandbreedte WLO-scenario's (zonder duurzame brandstoffen)



Het groei-verdienmodel – duurzame luchtvaart

Door 'gematigde' volumegroei heeft de reductie van CO₂-uitstoot veel te weinig effect. De uitstoot zal in 2050 boven die in 1990 uitkomen



Het groei-verdienmodel - ? stikstofuitstoot

Luchthavens moeten een natuurvergunning hebben. Volumegroei komt ter discussie te staan; misschien is juist krimp vereist

Advies van de Commissie m.e.r.

De Commissie adviseert een alternatief te ontwikkelen waarbij de luchtvaart krimpt om te voldoen aan de doelstelling uit het klimaatakkoord dat de uitstoot van CO₂ in 2030 met ten minste 49 procent is teruggedrongen

De Commissie schrijft:

“Immers, ook het Europese parlement benadrukte recent dat alle sectoren, inclusief lucht- en scheepvaart moeten bijdragen aan het bereiken van een klimaat-neutrale economie. Ook wordt in vele zienswijzen aangedrongen op het beschouwen van een krimpscenario.”

Het groei-verdienmodel: sectorbelang

Het groei-verdienmodel is een sectorbelang, dat uitgaat van het benutten van milieuruimte voor volumegroei, zowel bij de kwaliteit van de leefomgeving als de duurzaamheid van de luchtvaart.

Daardoor worden deze publieke belangen niet zodanig behartigd dat de inbreuk zo laag wordt als redelijkerwijs mogelijk is (ALARA).

Door een onnodig hoge inbreuk ontstaat niet de best mogelijke balans.

Beperking van het luchtverkeer biedt een betere balans

Alternatief scenario *Publieke Belangen*:

- uitsluitend essentiële bestemmingen

*“In de Wet luchtvaart is netwerkkwaliteit nu gedefinieerd als: ‘de **directe beschikbaarheid** van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend **lijnnennet**’.*

*Daarbij is ook de relatie met de Nederlandse economie van betekenis (...). Zo kan er bijvoorbeeld een link worden gelegd met de **handelsagenda** van het kabinet.”*

Het gaat om OV-vervoer naar en van bestemmingen in regio's die voor de economie (de handel) en het welzijn (bv normaal toerisme en niet-buitensporige vakanties) essentieel zijn.

Dit bepaalt het criterium “redelijkerwijs mogelijk” in het ALARA-beginsel.

Analyse van essentiële en niet-essentiële bestemmingen

Gemiddelde handelswaarde per groep in € miljard/jaar

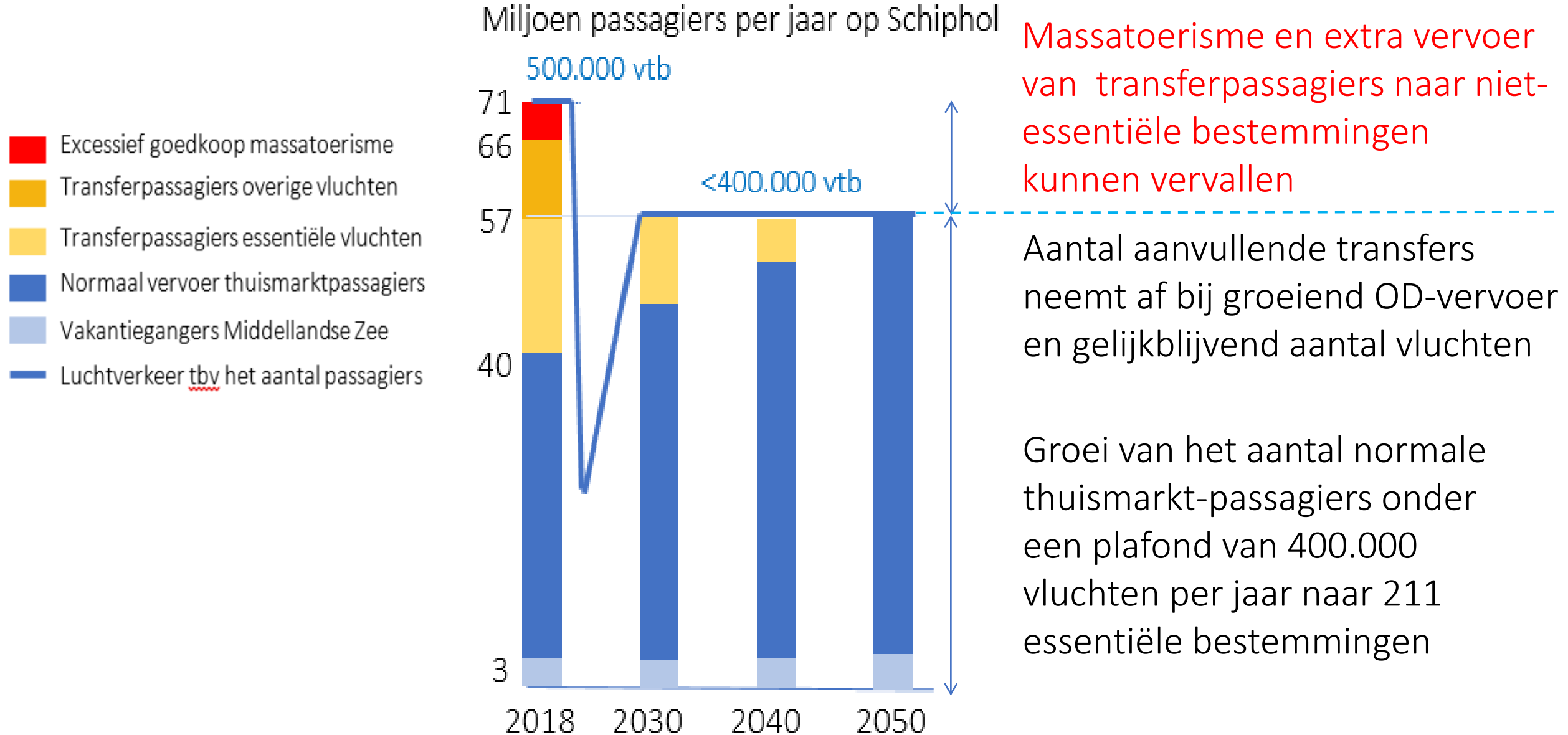
17

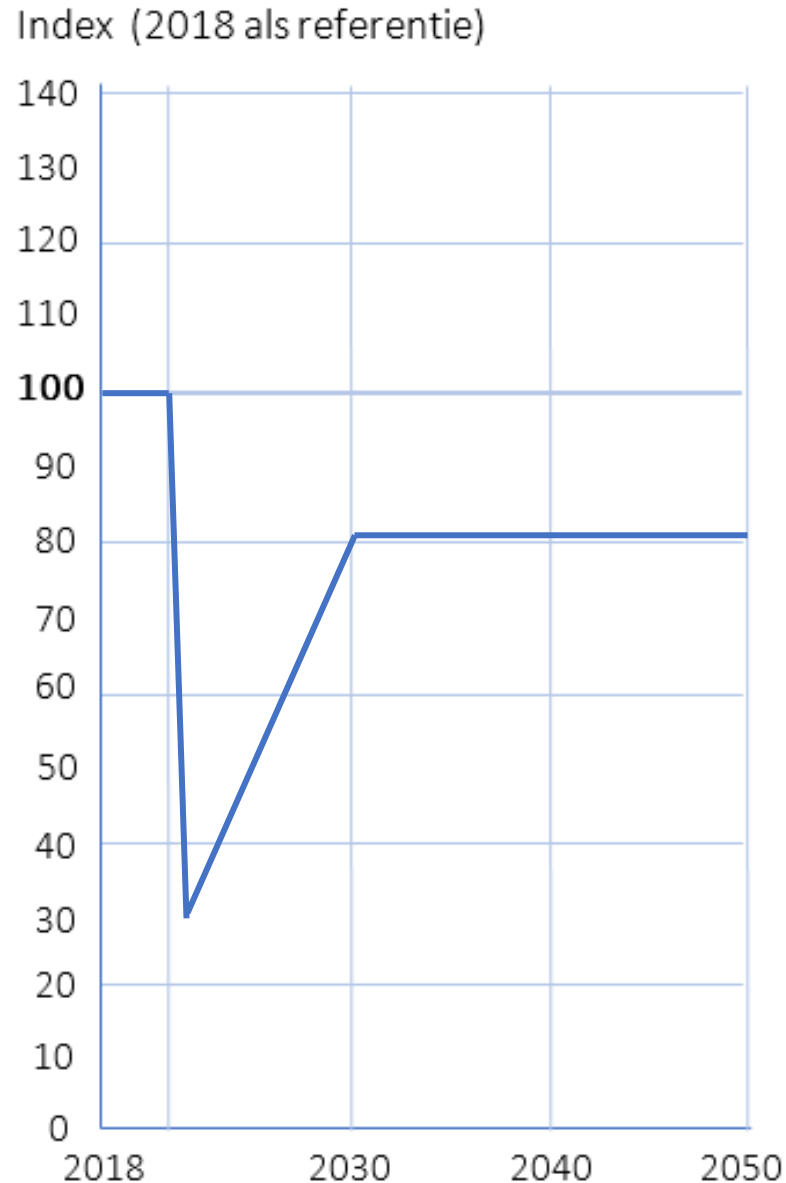


Scenario *Publieke Belangen*:

“normaal” OD-vervoer naar
essentiële bestemmingen

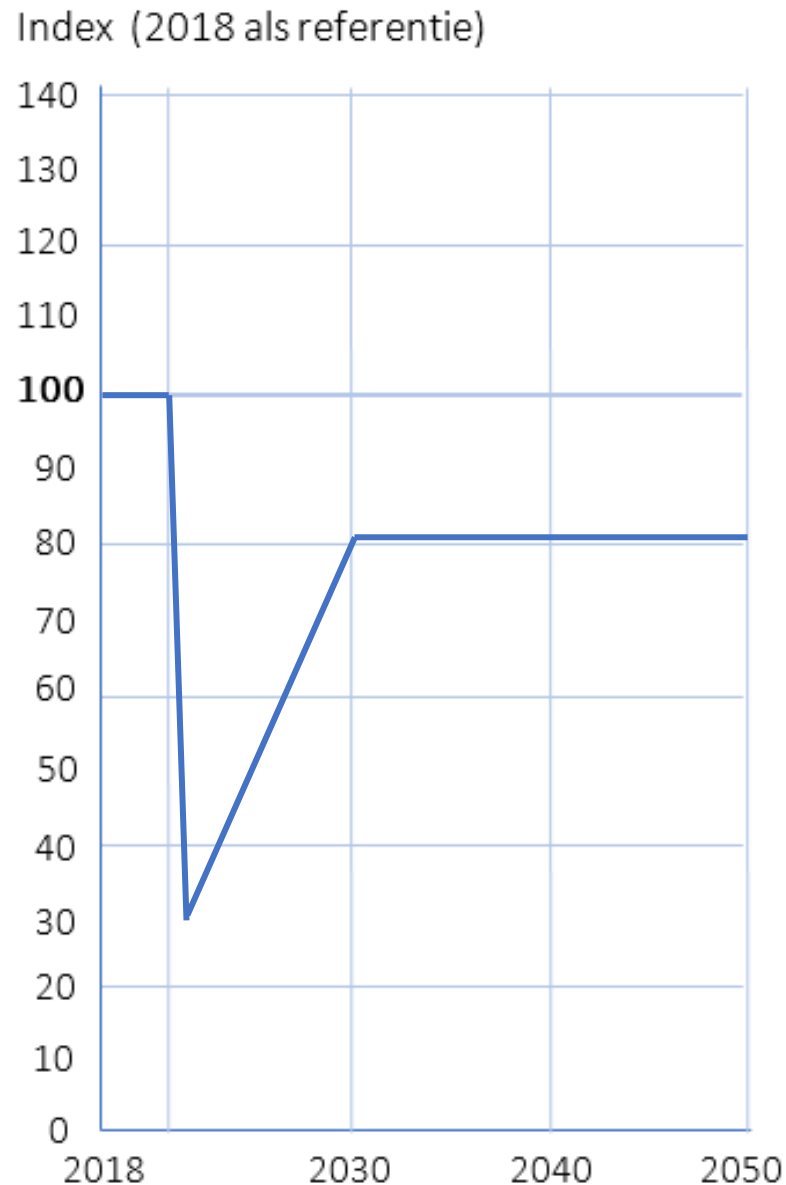
Scenario *Publieke Belangen*: “normaal” OD-vervoer





Scenario Publieke Belangen: luchtverkeer

Door het vervallen van
massatoerisme en extra vervoer
van transferpassagiers naar niet-
essentiële bestemmingen kan
het luchtverkeer met >20%
afnemen ten opzichte van 2019



Scenario Publieke Belangen: luchtverkeer

Schiphol heeft voldoende capaciteit om alle normale vakantievluchten af te handelen. Verplaatsing naar Lelystad is onnodig. Daarom hoeft Lelystad niet open voor grote vliegtuigen

Goedkoop massatoerisme versus toeristen met hoge toegevoegde waarde

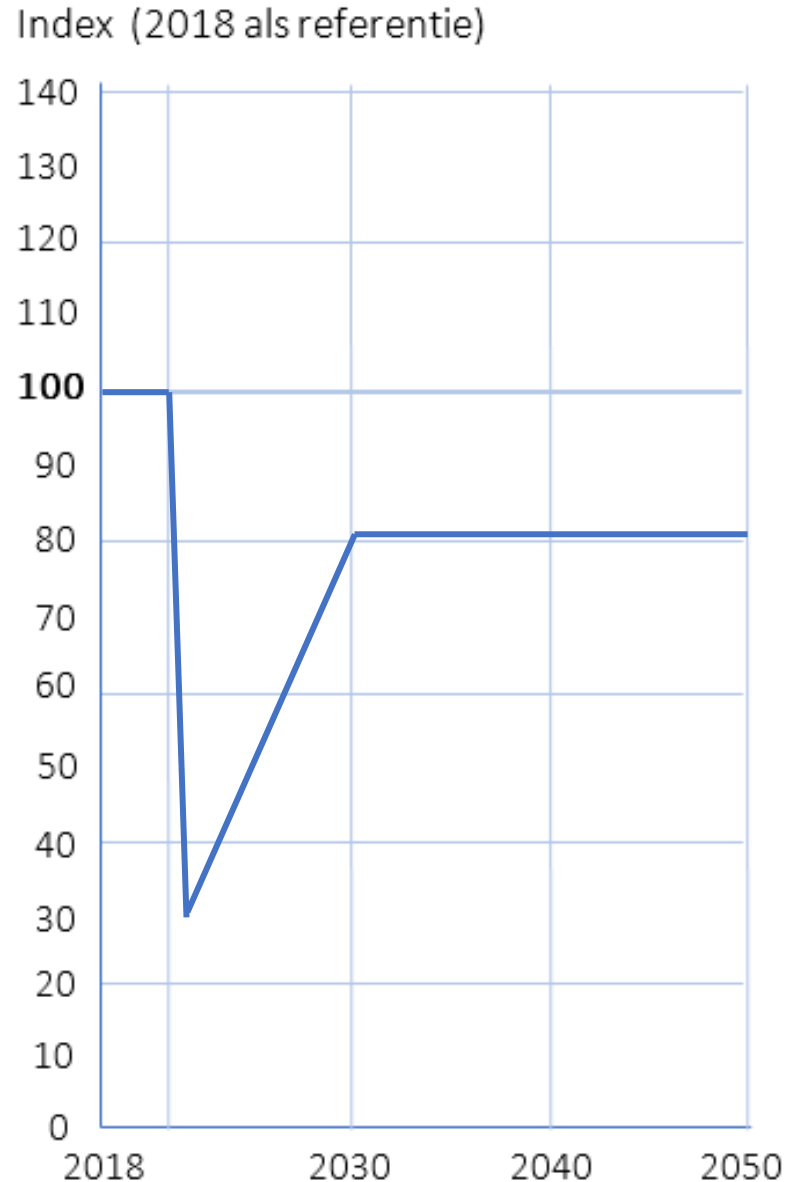
“Sommige plekken in Nederland worden bezocht door grote aantallen toeristen, wat overlast kan geven.

De Rijksoverheid zet in op het aantrekken van toeristen met een hoge toegevoegde waarde. Doel is een balans tussen het welzijn van bewoners en het benutten van economische kansen.”

De exceptioneel goedkope toeristische- en vakantievluchten hebben op Schiphol een prijsoorlog veroorzaakt. Sommige prijsvechters zijn van plan daarmee na de coronacrisis door te gaan.

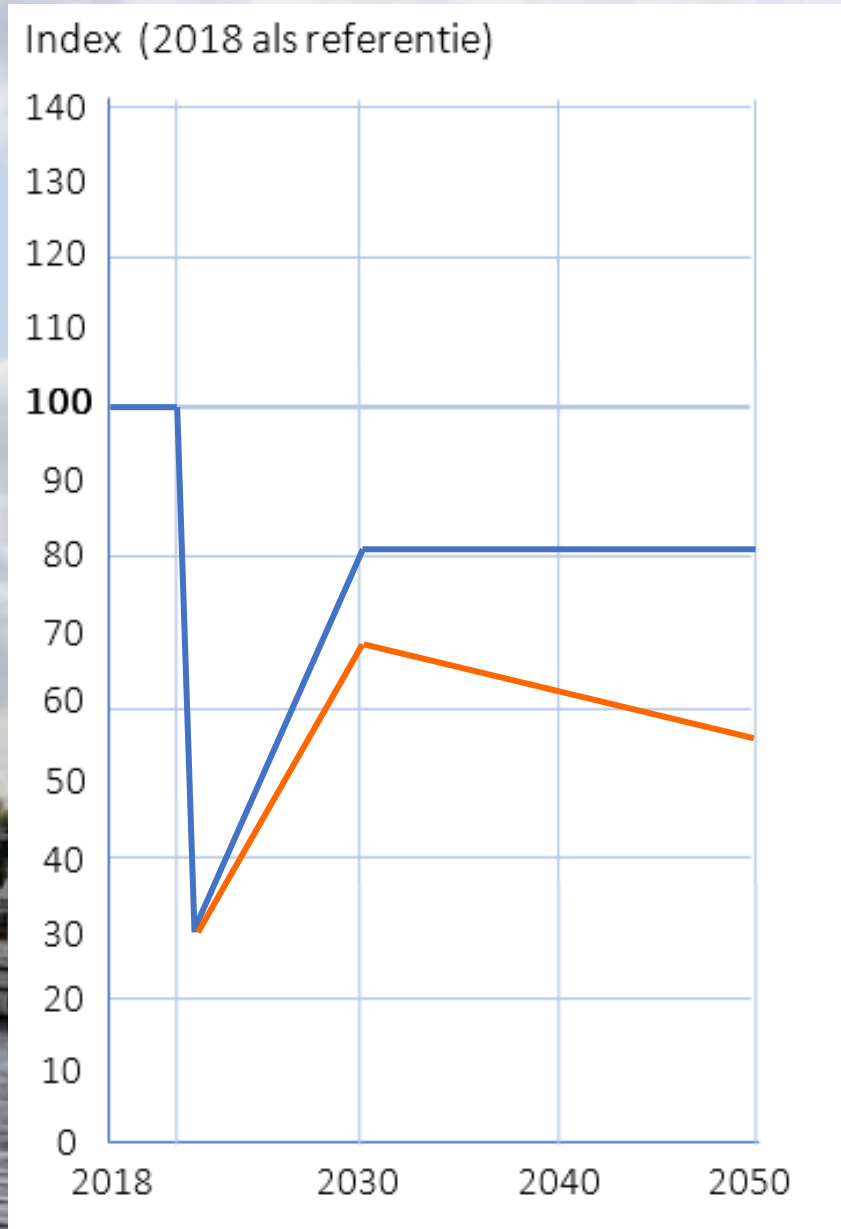
De Oostenrijkse regering neemt prijsverhogende maatregelen om een einde te maken aan *“bepaalde excessen in de luchtvaart en de sociale en ecologische gevolgen daarvan”*

Scenario Publieke Belangen - luchtverkeer



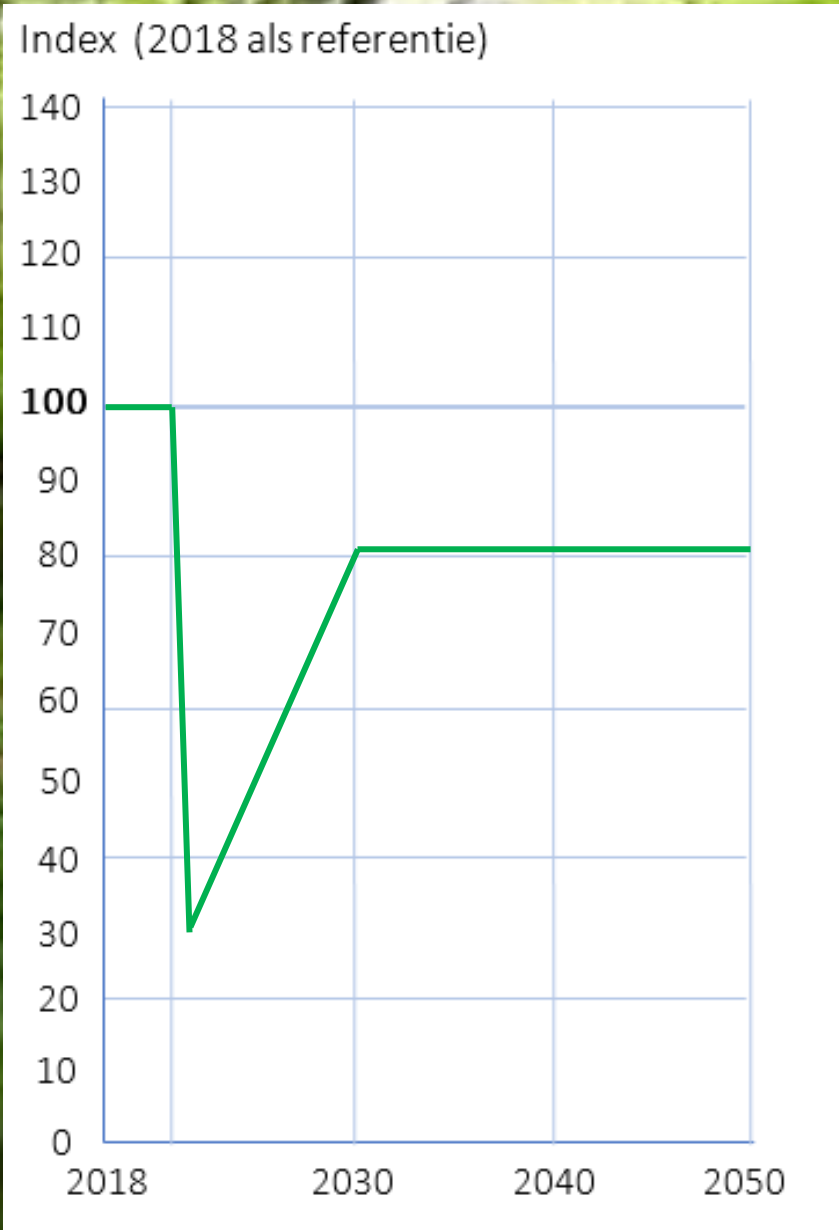
Het aantal noodzakelijke vluchten hoeft tot 2050 niet te groeien. Daardoor kan de impact zo laag mogelijk worden

Scenario Publieke Belangen - leefomgeving



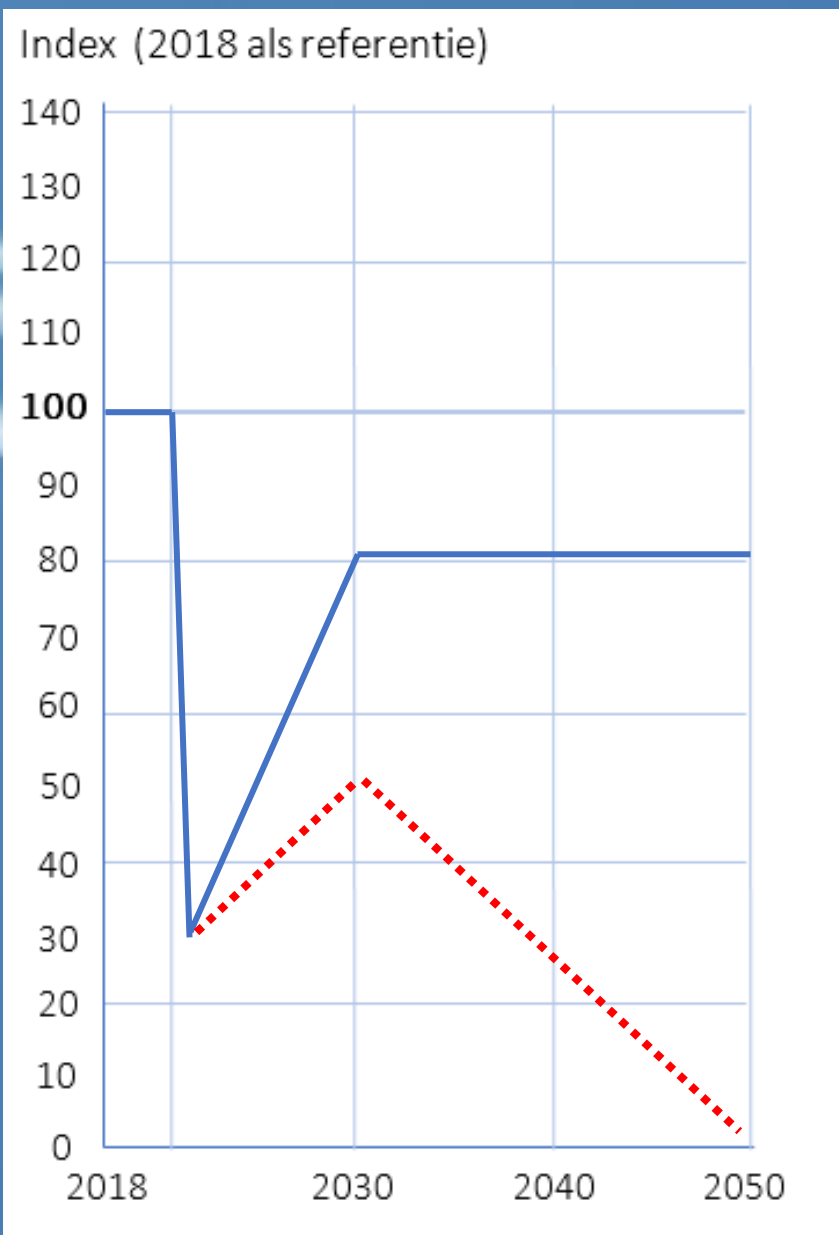
Zonder volumegroei hebben de
hinderbeperkende maatregelen
een hoog netto effect

Scenario Publieke Belangen - stikstofuitstoot



Het aantal vluchten hoeft tot 2050 niet te groeien. Daardoor blijft de stikstof-uitstoot op hetzelfde peil

Scenario Publieke Belangen - klimaat



De combinatie van gelijkblijvend volume en maatregelen voor CO₂-reductie benadert het klimaatakkoord van Parijs

Geen balans in het groei-verdienmodel

MAATSCHAPPELIJK NUT

- *“Nederland goed verbinden”*: ja, maar er vindt ook vervoer plaats dat hiervoor niet noodzakelijk is
- *“Ruimte voor woningbouw”*: twijfelachtig

MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

- *“Nederland veilig in de lucht en op de grond”*: vereist hoge investeringen
- *“Kwaliteit leefomgeving”* gaat achteruit
- *“Stikstofuitstoot”* neemt toe
- *“Duurzaamheid luchtvaart”* verre van optimaal; wijkt af van ‘Parijs’

Balans in het scenario Publieke Belangen

MAATSCHAPPELIJK NUT

- *“Nederland goed verbinden”*:
ja; luchtvaart wordt beperkt tot deze noodzaak
- *“Ruimte voor woningbouw”*:
er komt meer ruimte dan in 2018

MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

- *“Nederland veilig in de lucht en op de grond”*:
geen investeringen nodig
- *“Kwaliteit leefomgeving”*
wordt beter
- *“Stikstofuitstoot”*
neemt af
- *“Duurzaamheid luchtvaart”*
benadert klimaatakkoord van Parijs

Balans van publieke belangen

Conclusie

De balans van het scenario Publieke Belangen is veel gunstiger dan die van het groei-verdienmodel.

Neem afstand van dit verdienmodel vanwege de hoge impact op de samenleving.

Dit scenario is niet echt nieuw.

Richt de Luchtvaartnota 2020-2050 en de plan-Mer op een kwantitatief uitgewerkt scenario voor een optimale behartiging van de publieke belangen met de beste balans.