

Position paper rondetafelgesprek luchthaven op zee

Tweede Kamer, woensdag 2 oktober 2019

“Wil een luchthaven zich kunnen ontwikkelen, dan moet zij denken vanuit de belangen van toekomstige generaties. Want wat vandaag goed is voor de wereld, hoeft dat morgen niet meer te zijn.”

(Jan Dellaert, oprichter Schiphol)

- Nederland heeft een open economie, waarvoor internationale verbindingen essentieel zijn. Royal Schiphol Group levert met haar luchthavens een belangrijke bijdrage aan de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Via Schiphol is Nederland op dit moment direct verbonden met 327 bestemmingen wereldwijd.
- De vraag naar mobiliteit neemt toe. Waar verduurzaming (onder meer nieuwe brandstoffen) en steeds stillere toestellen de milieu-impact doen afnemen, blijft de fysieke ruimte beperkt. Bijvoorbeeld voor woningbouw, gebiedsontwikkeling en recreatie. Alleen al in de Metropoolregio Amsterdam is er een woningbehoefte van ongeveer 230.000 woningen tot 2040. Dit leidt tot een toenemende ruimtedruk in de Randstad en de Schipholregio in het bijzonder.

Vooruit kijken

- Er is een breed gedeelde ambitie om Nederland goed verbonden te houden met de rest van de wereld en de milieu-impact daarbij te verminderen. Daarbij is het goed verder vooruit te kijken. Wat is rond 2050 de footprint van Schiphol? Hoe ver is de geluidscontour gekrompen? Wanneer komen grenzen aan de fysieke capaciteit van Schiphol (en de andere luchthavens in Nederland) in zicht? Op basis van deze inzichten en de technologische ontwikkeling van de luchtvaart kan een afweging worden gemaakt tussen verschillende alternatieven.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling van de luchtvaart komen een aantal opties en/of alternatieven in aanmerking. Allereerst de ontwikkeling van Schiphol zelf. Daarnaast moet gekeken worden naar het ontwikkelpotentieel van de overige luchthavens in Nederland. Een derde optie is een studie naar het verplaatsen van de luchtzijdige activiteiten (start- en landingsbanen, pieren) naar een locatie op de Noordzee. Landzijdige activiteiten zoals check-in en de aansluiting op het openbaar vervoer (inclusief HSL) blijven dan op de huidige locatie.
- Om tot een goede afweging te komen moet in de Luchtvaartnota tot een nader onderzoek van de ruimtelijke opties worden besloten, inclusief een maatschappelijke kosten- en batenanalyse. Dit onderzoek vindt plaats onder leiding van de Rijksoverheid.

Wat is nu nodig?

- Een sterk netwerk wordt gefaciliteerd door een efficiënte, duurzame en bereikbare luchthaven. Schiphol heeft ambitie zich door te ontwikkelen tot de meest duurzame, multimodale hub ter wereld. Onderzoek mag daarom niet leiden tot stilstand en vertraging. Ook nu is perspectief nodig.
- Voor alle betrokkenen is het essentieel dat zo snel mogelijk besluitvorming plaats vindt over het borgen van het huidige systeem, de opening van Lelystad Airport en de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn. Noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid (bv. doortrekken Noord-Zuidlijn) grens/veiligheid en verduurzaming blijven noodzakelijk en *no-regret*. De gevraagde studie is een aanvulling op deze besluiten.