

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 439

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 september 2022 verzocht om een reactie op de brieven die de commissie heeft ontvangen van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) over de bestemmingenanalyse met betrekking tot het luchtvaartnetwerk en de vermindering van het aantal vluchten op Schiphol. Met deze brief kom ik tegemoet aan dit verzoek.

De WTL verwijst in zijn brieven naar het kabinetsbesluit over vermindering van het aantal vliegbewegingen op Schiphol naar 440 duizend vluchten¹ en concludeert dat het aantal vluchten op Schiphol verder kan krimpen naar 250.000 voor een optimale balans tussen een goede bereikbaarheid en lagere negatieve effecten van de luchtvaart.

De onderbouwing van het kabinetsbesluit rond de toekomstige omvang van het aantal vluchten op Schiphol volgt uit de bestemmingenanalyse die als bijlage bij de Hoofdlijnenbrief Schiphol, d.d. 24 juni 2022, naar uw Kamer is verstuurd.² Het getal van 440 duizend vluchten is gebaseerd op de benodigd geachte frequenties per bestemming, waarbij de frequentie afhankelijk is van het belang van de betreffende bestemming voor Nederland (hoe belangrijker, des te hoger de frequentie voor een adequate bereikbaarheid). De bestemmingen zijn geïdentificeerd via de objectieve, wetenschappelijke Globalization and World Cities (GaWC)-lijst. Daarnaast is rekening gehouden met vluchten naar bestemmingen die niet op de GaWC-lijst staan, zoals vakantiebestemmingen die Nederlanders graag bezoeken en kleinere bestemmingen in Europa van waaruit overstappende reizigers nodig zijn om routes naar intercontinentale steden rendabel te kunnen onderhouden.

¹ Hoofdlijnen Schiphol d.d. 24 juni 2022, Kamerstuk 29 665, nr. 432.

² Bijlage met titel: «Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid» bij de brief over Hoofdlijnen Schiphol zoals genoemd onder de vorige voetnoot, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 432.

Voor de nadere details over de berekening van het aantal van 440 duizend vluchten verwijst ik u naar de eerdergenoemde bijlage bij de Hoofdlijnenbrief Schiphol.

Volgens de WTL kan het benodigd aantal vluchten op Schiphol om Nederland goed verbonden te houden met het buitenland significant lager zijn dan 440 duizend. Dit zou volgens de WTL mogelijk zijn door de focus te leggen op de lokale vraag naar luchtvervoer, uitgedrukt in herkomstbestemming passagiers (*origin-destination*, afgekort als o/d-passagiers) of door het volume van internationale handel, en door vluchten in vermindering te brengen door rekening te houden met de trein als alternatief vervoer.

Het aantal o/d-passagiers, noch het aantal transferpassagiers, is bij de onderbouwing voor 440 duizend vluchten een expliciete overweging geweest. De gedachte hierachter is het feit dat het aantal en type passagiers niet doorslaggevend is voor het belang dat een bestemming heeft voor een goede internationale bereikbaarheid van Nederland. Zoals eerder in deze brief is aangegeven, is op basis van een objectieve lijst (de GaWC-lijst) bepaald welke bestemmingen van belang zijn voor een goede internationale bereikbaarheid.

Het gebruik van internationale handelsstromen als criterium bij de bepaling van het aantal vluchten is lastig omdat handelsstromen op nationaal niveau en niet op bestemmingsniveau worden geregistreerd. Daarbij geldt dat de GaWC-lijst door zijn opbouw al een goede benadering is voor de economische activiteit per bestemming.

De WTL wijst er daarnaast op dat het aantal vluchten op Schiphol verder omlaag kan door de vervanging van vliegvluchten met de trein. Het kabinet ziet de potentie van internationale treinreizen, zoals dit ook voor een zestal bestemmingen is beschreven in de Actieagenda Trein en Luchtvaart uit 2020.³ Samen met partijen uit de luchtvaart- en spoorsector wordt op deze bestemmingen ingezet op het stimuleren van de trein als alternatief voor het vliegtuig. Door praktische uitdagingen waarvoor nog geen goede oplossing bestaat, zoals de aansluiting van ICT-systemen van treinmaatschappijen op die van luchtvaartmaatschappijen voor boekingen en een soepele overgang van trein naar vliegtuig voor overstappende reizigers, is voor korte afstanden een volledige vervanging van vluchten met treinreizen op dit moment niet aan de orde. Daarnaast zijn niet alle bestemmingen op kortere afstand goed bereikbaar per internationaal spoor. Vanuit de gedachte dat de vraag naar luchtvervoer in de toekomst zal toenemen en om de internationale bereikbaarheid van Nederland ook dan op peil te kunnen houden, is in de berekening van het benodigde aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol daarom niet uitgegaan van een substitutie van vluchten met treinreizen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

³ Actieagenda Trein en Luchtvaart als bijlage bij de brief over duurzaam internationaal reizen per spoor en vliegtuig d.d. 20 november 2020, bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 916.