

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 846**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2021

Met deze brief reageer ik op uw brief over de presentatie die op 2 februari 2021 aan de commissie voor IenW is gegeven in reactie op de Luchtvaartnota door de Koepel van Amsterdamse Schipholorganisaties (KAS). In aanvulling hierop verwijs ik graag naar mijn eerdere brief aan u, waarin ik reageer op de petitie van de KAS en het rapport over emissies van korteafstandsvluchten op Nederlandse luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 734).

Allereerst constateer ik dat er overeenstemming lijkt te bestaan tussen het ministerie en de KAS over het te hanteren afwegingskader voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Ook de KAS maakt een afweging tussen veiligheid, gezondheid, leefbaarheid, klimaat en internationale bereikbaarheid. Daarbij noemt de KAS diverse argumenten, afwegingen en maatregelen die ook in de Luchtvaartnota genoemd staan.

De KAS kiest voor luchtvaart met een maximale omvang van 300.000 vliegtuigbewegingen, dat is 60% van de omvang pre-corona op Schiphol alleen. Een flinke krimp dus. De KAS meent dat de netto werkgelegenheidseffecten minimaal zullen zijn en dat de internationale bereikbaarheid voldoende geborgd kan blijven, omdat dit aantal voldoende is voor de «essentiële bestemmingen» voor zakelijke verbindingen en regulier toerisme. Daarbij stelt de KAS dat verbindingen die drijven op overstappers en verbindingen die nauwelijks gebruikt worden voor de thuismarkt weinig nut hebben voor Nederland.

Ik ben het niet eens met de door de KAS voorgestelde forse krimp van de luchtvaart. Wel ben ik het eens met de KAS dat niet elke bestemming en niet elke zoveelste vlucht naar een bestemming evenveel directe meerwaarde heeft voor Nederland. Daarom heb ik in de Luchtvaartnota de uitwerking van een beleidskader voor netwerkqualiteit aangekondigd. Enerzijds om de waarde van een verbinding te kunnen beoordelen en anderzijds om instrumentarium te ontwikkelen om selectief hierop te

kunnen sturen. Hierbij zal netwerkkwaliteit als publiek belang zich altijd ontwikkelen binnen de grenzen van andere publieke belangen: veiligheid, leefomgevingskwaliteit en duurzaamheid.

In de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820) heb ik er niet voor gekozen om te sturen op kwantiteit en op een aantal van 650.000 vliegtuigbewegingen, zoals in de presentatie wordt gesteld. Gekozen is voor een «groeiverdienmodel» waarmee de luchtvaartsector perspectief wordt geboden voor ontwikkeling, maar alleen onder de voorwaarde dat dit veilig kan en de druk op de leefomgeving en het klimaat afneemt. Op deze wijze ontstaat er een positieve stimulans voor de sector om te investeren in stillere en schonere luchtvaart.

Kortom, er moet een nieuwe balans komen tussen de publieke belangen. Het groeiverdienmodel moet hiertoe nog verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden voor wat betreft de voorwaarden voor groei. Deze uitwerking is opgenomen in de uitvoeringsagenda. Uw Kamer heeft de Luchtvaartnota controversieel verklaard (Handelingen II 2020/21, nr. 51, Stemmingen). Het nieuwe kabinet en de nieuwe Kamer kunnen hierop sturen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga