

Rondetafelgesprek luchthaven in zee 2 oktober 2019

Luchthaven in zee

De besluitvorming rondom de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland staat nu feitelijk al drie jaar stil. De luchtvaartwereld buiten Nederland echter gaat wel razendsnel door. Ondertussen investeert de Nederlandse luchtvaartsector zelf ook miljarden in vlootvernieuwing en verduurzaming van de sector.

Om te kunnen blijven investeren in ontwikkeling en verduurzaming en tegelijkertijd om onze internationale positie te behouden, is het echt noodzakelijk om duidelijke besluitvorming te verkrijgen over drie verschillende tijdshorizonten:

1. Korte termijn: Spoedige opening van Lelystad Airport die ontwikkeling mogelijk moet maken naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Conform Alderakkoord van 2008.
2. Middellange termijn:
 - a. Afspraken over de condities voor de ontwikkeling van Schiphol naar 540.000 vliegtuigbewegingen vanaf 1 november 2020
 - b. Investerings in de bereikbaarheid van Schiphol (zoals doortrekken Noord/Zuidlijn en aanpassen trein/busstation Schiphol)
3. Lange termijn: Duidelijke visie over het luchtvaartlandschap richting 2050 dient in de Luchtvaartnota beschreven te worden.

Het is essentieel om eerst binnen het komende jaar over bovenstaande punten een helder besluit te nemen. Daarna, zodra de besluiten daadwerkelijk genomen zijn, kunnen ook nog verdere lange termijn studies gedaan worden, zoals een luchthaven in zee.

Aandachtspunten eerst nader bestuderen

Eerdere studies en de recente *Quickscan luchthaven in zee* hebben aangetoond dat praktische uitdagingen nog steeds de grootste aandachtspunten zijn:

- Toenemend gevaar van vogelaanvaringen en daarmee een verhoogd risico van de vliegveiligheid.
- Zout (kunnen vliegtuigen niet tegen en zorgt voor significant hogere onderhoudskosten).
- Extremere weersomstandigheden dan op land (o.a. harde wind en lagere zichtwaarden).
- Negatieve uitwerking op het milieu en de haalbaarheid van klimaatdoelstellingen.
- Extreem hoge kosten en veel onzekerheden (desinvesteringen o.a. versneld afschrijven infrastructuur huidig Schiphol, windmolenpark voortijdig afbreken).

In een eventuele vervolgstudie dient nadrukkelijk ook de aandacht gericht te worden op de eerder geadresseerde praktische bezwaren om te bezien of deze opgelost kunnen worden alvorens heel veel tijd, geld en energie in verder onderzoek te stoppen.

Problematiek bij opening luchthaven in zee mogelijk anders

Als je kijkt naar de lange termijn van het aanleggen van de Polderbaan (35 jaar) mag je niet verwachten dat het eiland in de Noordzee eerder dan 2050 beschikbaar is. De voor 2050 afnemende woningbouwbehoefte rondom Schiphol, de technologische ontwikkelingen op het gebied van geluid en duurzaamheid kunnen mogelijk een oplossing bieden voor de huidige problematiek. Het kan niet worden uitgesloten dat als het eiland na vele jaren is aangelegd de problematiek mogelijk al opgelost is door de komende ontwikkelingen.

Concurrentiepositie KLM Groep en partners onder druk

De bouw van een luchthaven in zee gaat voorbij aan alle investeringen die voor Schiphol op korte en middellange termijn noodzakelijk zijn om de KLM Groep en partners competitief te blijven ontwikkelen. Verdere studie naar een luchthaven in zee kan de focus van deze broodnodige ontwikkelingen afhalen. Daarnaast zal de financierbaarheid van projecten op Schiphol lastiger zijn vanwege onzekerheden in de afschrijvingstermijn of te hoge afschrijvingskosten. Hierdoor komt de concurrentiepositie van KLM, Schiphol en BV Nederland onder druk te staan.

Via de Wet Luchtvaart is geregeld dat de luchtvaartsector haar infrastructuur zelf volledig via de luchthavengelden bekostigt. Een project, waarvan de begroting oploopt tot circa €46 miljard of tegen die tijd met inflatie nog veel meer, zal een extreme – niet te rechtvaardigen – investering van de luchtvaartmaatschappijen vragen, wat alleen (financieel) verantwoord is met een significante groei van het vliegverkeer. Deze groei staat haaks op een gematigde, selectieve en duurzame ontwikkeling van de luchtvaart waar de sector voor staat en is hoogstwaarschijnlijk ook helemaal niet nodig om de concurrentiepositie vast te houden. KLM pleit voor een selectieve ontwikkeling van vlieg- en passagiersverkeer welke gelijke tred houdt met de onderliggende economie en de daarbij behorende infrastructuur. Een duurzame ontwikkeling betekent ook een onderbenutting bij een luchthaven in zee. Deze zal op de luchtvaartmaatschappijen afgewenteld worden, waardoor de kosten voor KLM stijgen en haar concurrentiepositie wordt aangetast.

Prima faciliteiten afbreken is kapitaalsvernietiging en schaadt KLM's bedrijfsvoering

Schiphol beschikt over uitstekende uitgebreide faciliteiten voor onderhoud van vliegtuigen, een zeer goede snelle bereikbaarheid voor passagiers en medewerkers, zeer korte connectietijden in de terminal voor transferpassagiers en uitstekende vrachtafhandelingsfaciliteiten. In de nieuwe situatie met een luchthaven in zee komen al deze competitief sterke punten die Schiphol nu biedt onder druk te staan of worden zelfs onmogelijk. Dit zal het bedrijfsmodel van KLM ernstig schaden zowel in operationeel als financieel opzicht.

Nog beter maken wat al goed is

De regio rondom Schiphol is juist zo aantrekkelijk voor bedrijven en werkgelegenheid vanwege de aanwezigheid van het wereldwijde netwerk op Schiphol. Het lijkt dan ook praktischer, duurzamer en goedkoper om in het huidige Schiphol de komende decennia te investeren en om de ontwikkeling selectief te doen. Schiphol heeft een fantastische infrastructuur en is goed bereikbaar via de weg en het spoor.

Door goed te investeren in terminals, pieren en gates, het uitbreiden van het spoor voor internationale treinverbindingen, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en een directe spoorverbinding naar Lelystad, kan Schiphol nog beter worden gemaakt. De ontwikkelingen van stillere en schonere vliegtuigen, vliegprocedures en duurzame maatregelen voor de komende decennia zullen hinder en emissies verder doen afnemen.