

Vergaderjaar 2021–2022

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 985**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2022

Hierbij zend ik u het eindrapport van de publieksrapportage «AEOLUS Luchtvaartreferentieprognose 2021». Met deze referentieprognose van de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland worden lange termijn referentiesscenario's aangereikt die in andere studies gebruikt kunnen worden om effecten van voorgenomen of geagendeerde beleidsmaatregelen in beeld te brengen. Dit levert een duidelijker inzicht van het effect van een beleidsmaatregel op. De berekening van de referentieprognose is uitgevoerd met het lange termijn simulatiemodel AEOLUS dat eigendom van IenW is. De berekening van de referentieprognose kost enige tijd. Als peildatum voor mee te nemen (beleids-) uitgangspunten is de situatie per januari 2022 (na het coalitieakkoord) genomen.

Dit prognoserapport 2021 is een eerste versie in een reeks waarmee een nieuw ritme en een voortaan helder uitgangspunt wordt geïntroduceerd:

- Vanaf nu wordt *elk jaar gecontroleerd* of de (beleids-)uitgangspunten in AEOLUS nog actueel zijn. Als dat niet zo is, worden nieuwe luchtvaartprognoses opgesteld. Hiermee wordt beoogd om onderzoekers steeds toegang te geven tot de meest actuele referentieprognose voor de luchtvaart in Nederland.
- Daarnaast zullen de referentieprognoses vanaf nu uitsluitend uitgaan van formeel *vastgesteld beleid*. Jaarlijks wordt bezien of er ook ten aanzien van vastgesteld beleid verandering is gekomen. Met voorgenomen of geagendeerd beleid wordt in de berekeningen geen rekening gehouden. Op deze wijze worden robuuste en zinvolle referentiescenario's opgeleverd waartegen in andere studies vervolgens effecten van voorgenomen of geagendeerde beleidsmaatregelen kunnen worden afgezet.

Bij deze eerste actualisatieslag zijn tevens twee beperkte gerichte verbeteringen van het model doorgevoerd.

Ten eerste is de ontwikkeling van het aantal passagiers per vliegtuig bijgesteld.

Ten tweede is de verhouding tussen Nederlandse en buitenlandse passagiers op regionale luchthavens herzien. Daarnaast is een onzekerheidsverkenning toegevoegd om een indruk te krijgen van een aantal hypothetische onzekerheden omtrent de luchtvaartontwikkeling door COVID-19<sup>1</sup>.

Bij de referentieprognose is voor twee toekomstscenario's (Hoog en Laag) berekend hoeveel passagiers, vracht en vliegtuigbewegingen er naar verwachting op basis van het huidige vastgestelde beleid in 2030 en 2050 worden afgehandeld op Schiphol en de vier regionale luchthavens. Ook is een inschatting gegeven van de te verwachten CO<sub>2</sub>-emissies.

De twee toekomstscenario's die in AEOLUS gehanteerd worden sluiten aan op de algemene, macro-economische scenario's Hoog en Laag die CPB en PBL in 2015 in het kader van de studie «Welvaart en leefomgeving» (WLO) ontwikkeld hebben. Het PBL is inmiddels gestart met de voorbereidingen voor nieuwe WLO-scenario's. Zodra die beschikbaar zijn, naar verwachting is dat in 2024, zullen die ook in AEOLUS worden opgenomen. Tegelijkertijd zal dan het basisjaar in AEOLUS herzien worden en zullen er ook uitgebreidere modelaanpassingen van AEOLUS doorgevoerd worden. De elementen van deze doorontwikkeling worden op dit moment onderzocht en zijn deels al in gang gezet.

Uitgangspunt bij deze referentieprognose is vastgesteld beleid en de peildatum is januari 2022. Het recente kabinetsbesluit ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en Lelystad van 24 juni jl. is daarom niet meegenomen in deze referentieprognose. In het najaar van 2022 zal opnieuw worden gekeken of er ten aanzien van het vastgesteld beleid verandering is opgetreden en of dit vraagt om nieuwe luchtvaartprognoses.

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

---

<sup>1</sup> Deze onzekerheidsverkenning is in het kader van deze actualisatieslag enkele maanden geleden opgesteld. Inmiddels is de luchtvaart zich weer aan het herstellen, alhoewel effecten van een eventuele nieuwe COVID-19 golf in het najaar nog ongewis zijn. Doel van de onzekerheidsverkenning is om een beeld te geven van bandbreedtes als gevolg van eventuele COVID-19 effecten en niet om zo realistisch mogelijke scenario's te schetsen.