

Duurzame luchtvaart of volumegroei op Schiphol?

Hilversum – 12 december 2018. Deze week onderhandelt de luchtvaartsector met de bewoners, bestuurders en milieuorganisaties over eventuele verdere volumegroei op Schiphol. Groei die strijdig is met de toenemende maatschappelijke weerstand en met de eisen waaraan de luchtvaart in de komende dertig jaar moet voldoen. Namelijk echte duurzaamheid, veel minder impact op het milieu en een selectieve bijdrage aan de economie en het vestigingsklimaat.

Blijven doorgroeien op Schiphol heeft vooral nadelen:

- De grote maatschappelijke weerstand tegen luchtvaartgroei bleek nog eens overduidelijk op de ‘Luchtvaartdag’ van 8 december 2018. De pijn zit in ernstige geluidhinder, slaapverstoring, gezondheidseffecten en in de grote opwarmeffecten van vliegtuigen.
- Doorgroeien levert vanwege de snelle groei (22% per jaar!) vooral meer goedkope pretvluchten en massatoerisme op, zonder economisch nut. Maar wel met een zeer grote impact op milieu, klimaat en toeristische centra. Zo eindigt Schiphol als “pretvluchthaven”.
- Schiphol bereidt grote infrastructurele uitbreidingen voor die weinig extra economisch nut zullen opleveren. Nederland moet in duurzaamheid investeren, niet in nog meer pretvluchten.
- De voorgestelde klimaatmaatregelen van de sector zijn op zichzelf heel goed, maar helaas worden ze door volumegroei volkomen ineffectief. Als Schiphol zich aan de noodzakelijke CO₂-reductie blijkt te onttrekken, zal de maatschappelijke weerstand tot ver buiten de regio toenemen. Ook onder bedrijven (leden van VNO-NCW) die het tekort aan reductie moeten compenseren.
- Het groeibeleid van de sector is voortzetting van een oud mainportbeleid dat niet meer in de economische toekomst van Nederland past. Wel kan het grote Schipholnetwerk onze economie internationale bereikbaarheid blijven bieden. Zonder algehele volumegroei.

Duurzame luchtvaart vergt maatregelen:

1. Het zou een mooie start zijn als de onderhandelingen een gedeelde visie op toekomstbestendige duurzame luchtvaart zouden opleveren in plaats van een moeizaam compromis over volumegroei.
2. Het kabinetsbeleid is daarvoor een uitstekend uitgangspunt. Het is volgens minister Van Nieuwenhuizen “niet primair gericht op volumegroei, maar op selectieve ontwikkeling, dus verkeer dat het netwerk versterkt en bijdraagt aan de economie.” Het gaat om vervoer van zakelijke passagiers en bezoekende toeristen tussen ons land en belangrijke economische regio’s in de wereld. Deze minderheid van het passagiersvervoer kan tientallen jaren groeien zonder extra luchtverkeer. Aldus het [scenario voor duurzame luchtvaart](#) van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL). Dit is beschikbaar voor kritische doorlichting door het PBL.
3. Een eerlijke ticketprijs vermindert de vraag naar pretvluchten en biedt hogesnelheidstreinen op korte afstanden een reële kans. Het [voorstel](#) van de Stichting Natuur en Milieu levert de schatkist twee miljard euro op. Dat geld kan nuttig besteed worden aan duurzamer vliegen.
4. Met de capaciteit uit vervallen pretvluchten en korte vluchten zou het netwerk nog tientallen jaren sterker kunnen worden. Op grond van het luchtvaartbeleid zou het ministerie van I&W betrokken moeten zijn bij de selectieve keuze van economische bestemmingen.
5. De klimaatmaatregelen van de sector (“Slim en duurzaam”) worden zonder volumegroei pas echt slim, duurzaam en effectief. Bovendien kan zakelijk vervoer voorkomen worden door professioneel gebruik van internet voor vergaderingen en congressen.
6. Zonder volumegroei kan de herindeling van het luchtruim nog veel betere milieuresultaten opleveren. Maximale vermindering van de milieuhinder is hard nodig om de volksgezondheid in de regio naar het landelijke niveau op te tillen.