

Wel of geen luchtvaartgroei op Schiphol na 2020

Volgens het concept-MER Schiphol wil de luchtvaartsector zijn omzet op de overvolle luchthaven nog verder verhogen. Groei van luchtverkeer verhindert de uiterst noodzakelijke CO₂-reductie, tast de gezondheid van omwonenden nog verder aan en biedt weinig economische meerwaarde boven een groeistop.

Een stop op luchtverkeer (vliegbewegingen) is dringend nodig voor klimaat en leefomgeving en levert geen economische nadelen op. Schiphol kan zonder extra vliegbewegingen nog tientallen jaren aan de economie bijdragen door selectief economisch gebruik van de vervoercapaciteit. Dat maakt Schiphol nog sterker. Dit volgt uit twee toekomstscenario's van de [Werkgroep Toekomst Luchtvaart \(WTL\)](#).

Luchtvaartgroei

De luchtvaartsector wil het overvolle Schiphol, het luchtruim en de omgeving met nog meer vliegverkeer belasten, tot er echt niets mee bij kan. De sector heeft de vermindering van de CO₂-uitstoot vooral nodig voor compensatie voor CO₂-toename door de groei. Die vermindering komt het klimaat dus niet ten goede. Dat terwijl alle landen (dus ook hun luchtvaart) minstens drie tot vijf keer zoveel moeten doen om de opwarming beneden twee graden te houden. De geluidhinder en uitstoot veroorzaken nog meer gezondheidsschade, die volgens recent onderzoek toch al groter is dan berekend. De toenemende vervoercapaciteit komt vooral terecht bij de snelgroeiende, extreem goedkope stedenvluchten. Die bieden weinig economische meerwaarde. De bijbehorende drukte verzwakt de kwaliteit van Schiphol. Toch gebruikt de luchtvaartsector "de nationale economie" als argument om te blijven groeien. Het echte motief, de eigen omzetgroei, blijft onvermeld.

Duurzaam scenario zonder luchtvaartgroei

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart heeft in een duurzaam scenario berekend welk economisch nut Schiphol kan opleveren onder een permanente groeistop, die hard nodig is voor CO₂-reductie en hinderbeperking. Schiphol blijkt dan nog tientallen jaren de vraaggroei van zakelijke passagiers te kunnen verwerken, die tussen economische sectoren in Nederland en economische regio's in de wereld vliegen. Daarop focust het economische luchtvaartbeleid van de regering.

Dit economische segment omvat slechts een kwart van het totale aantal passagiers. De vervoercapaciteit (aantal vluchten) biedt dus vier keer zo veel stoelen als deze passagiers nodig hebben. Daarom is er ook altijd genoeg plaats om toeristen en familiebezoekers te vervoeren, zowel uitgaand als inkomend. Groei van het aantal vluchten is onnodig, zelfs enige krimp is mogelijk. Het aantal bestemmingen is het grootste van de Europese luchthavens. Bereikbaarheid en vestigingsklimaat blijven uitstekend.

Zo nodig kan de vervoercapaciteit geleidelijk nog verder vergroot worden door met prijsbeleid de vraag naar zeer goedkope stedenvluchten terug te dringen. Deze passagiers dragen weinig aan het nut van Schiphol bij.

Conclusie

Het argument dat luchtverkeer uit economische noodzaak zou moeten groeien, geldt niet op Schiphol. Het duurzame scenario laat zien hoe de vervoercapaciteit zonder luchtvaartgroei slim gebruikt kan worden voor de economie. De WTL stelt minister Van Nieuwenhuizen voor deze onderzoeksresultaten door het Planbureau voor de Leefomgeving te laten toetsen en in de nieuwe Luchtvaartnota op te nemen.

Einde persbericht 1 december 2019