

Voorkom overbodig vliegverkeer bij herstel van Schiphol

14 mei 2020; bijgesteld op 3 juni 2020 ivm publicatie Ontwerp Luchtvaartnota.

De gecontroleerde groei van Schiphol na de coronacrisis wordt door de luchtvaartsector voorgesteld als groen en goed voor hinderbeperking, maar brengt Nederland geleidelijk toch weer terug naar de enorme vlieghinder en CO₂-uitstoot bij 500.000 vliegtuigbewegingen. En daarna nog meer. Terwijl dit absoluut niet nodig is voor de samenleving. De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) en de Bewoners Omgeving Schiphol pleiten voor een lager plafond op Schiphol met echt noodzakelijke vluchten, zonder de 119.000 vluchten die voor Nederland aantoonbaar geen toegevoegde waarde hebben en dus overbodig zijn. Dat biedt veel betere kansen voor duurzaamheid en hinderbeperking. Zij roepen kabinet en Tweede Kamer op in het corona-herstelplan een nieuw plafond van 381.000 vliegtuigbewegingen vast te leggen en te bepalen dat overbodige vluchten niet meer op Schiphol mogen terugkomen.

Niet noodzakelijk: 119.000 vluchten

De WTL heeft 322 bestemmingen in het te herstellen Schiphol-netwerk onderworpen aan de vraag of ze wel of niet noodzakelijk zijn. Het kabinet ziet de luchtvaart als noodzakelijk middel voor mondiale bereikbaarheid van internationaal handelende organisaties. Die noodzaak blijkt uit de miljoenen euro's handel per bestemming. Conclusie: met 30% van de bestemmingsregio's wordt geen of zeer weinig handel gedreven. Ze worden door overstappers gebruikt en zijn dus niet noodzakelijk. Ook leveren goedkope vluchten met bovenmatig Europees massatoerisme Nederland weinig op (behalve hinder in Amsterdam) en zijn dus evenmin noodzakelijk. Per saldo blijken maar liefst 119.000 vluchten overbodig te zijn voor de Nederlandse economie en samenleving.

Een lager plafond voor echt noodzakelijke vluchten

Het nieuwe plafond waar Schiphol naar toe kan groeien zou zonder enige economische en maatschappelijke schade vastgesteld kunnen worden op 381.000 vliegtuigbewegingen. Namelijk 325.000 vluchten in een robuust netwerk ten behoeve van zowel zakelijke als toeristische passagiers van de thuismarkt, 40.000 maatschappelijk nuttige vakantievluchten naar de Middellandse Zee en 15.000 vrachtluchten zonder passagiers.

Minder hinder en CO₂

Dit selectieve herstel is niet alleen goed voor het internationaal concurrerende Nederland, maar biedt vanwege het beperkte vliegverkeer ook mooie kansen om nu de geluidhinder echt te verkleinen met onder andere volledige nachtsluiting. De CO₂-uitstoot kan in 2030 tot de helft teruggebracht zijn van die in 2019. Dat is volgens het akkoord van Parijs pas echt groen. Schiphol komt dan ook in aanmerking voor een natuurvergunning die past bij de landelijke stikstofaanpak. Bovendien zijn geen dure investeringen nodig om de kritieke veiligheid op Schiphol onder controle te houden.