

Schiphol: is duurzame groei mogelijk?

Duurzame luchtvaartgroei is de ambitie van politieke partijen. Als megahub kan Schiphol niet duurzaam worden, als innovatieve middelgrote hub wel

Hans Buurma

Veel politieke partijen in het parlement opteren voor "*duurzame groei van de luchtvaart*". Die term laat in het midden hoe Schiphol zich verder moet ontwikkelen. De Actieagenda geeft daar geen duidelijk beeld van. Het bedrijfsleven en de lokale overheid streven naar Schiphol als megahub in een Deltametropool. Omwonenden staan daar lijnrecht tegenover en vinden dat Schiphol een middelgrote, duurzame hub moet blijven. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur zegt dat het [mainportbeleid verouderd](#) is en het streven naar nog meer volume door een meer innovatieve ontwikkeling van de hub moet worden vervangen.

Evenals de nationale economie moet duurzame luchtvaart zijn schadelijke uitstoot van zowel CO₂ als non-CO₂ (onder meer condensstrepen) geleidelijk tot een fractie terugbrengen. Vliegen op elektriciteit of waterstof zal nog heel lang op zich laten wachten. Met "*koolstofneutrale groei*" bereikt ICAO geen enkele reductie van de klimaatimpact.

Voor duurzame luchtvaartgroei moet de politiek serieus aandacht besteden aan een uitgebalanceerd scenario voor de ontwikkeling van Schiphol. Het nieuwe normenstelsel biedt daarvoor een uitstekende kans.

Luchtvaartgroei in de zin van steeds meer luchtverkeer is een typisch doel van een luchtvaartsector die Schiphol maximaal wil exploiteren. Voor Nederland is luchtverkeer echter een middel om de behoefte aan internationaal vervoer te bevredigen. Volgens de Actieagenda Schiphol 2016 streeft het kabinet dan ook primair naar "*bevordering van de netwerkqualiteit*" om "*de groeiende vraag te accommoderen in Nederland*". Het gaat om internationaal netwerkvervoer van en naar Nederland. Dat omvat circa 45% van het passagiersvolume in 2014, exclusief de pret- en vakantievluchten naar Europa die naar regionale luchthavens verplaatst worden. De Actieagenda geeft niet concreet aan hoe groot Schiphol moet worden, een middelgrote hub of een megahub.

Volgens het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving kan het luchtverkeer op Schiphol binnen de geluidsnormen nog groeien naar 875 duizend vliegtuigbewegingen, twee keer zoveel als nu. Dat vraagt minstens een extra startbaan en een tweede terminal. Een dergelijke megahub kan veel meer dan de vraaggroei in Nederland opvangen, want het aantal overstappers neemt dan even hard toe. Wat doet dat met duurzaamheid? De klimaatimpact van Schiphol is nu al zeer hoog, omdat de luchthaven ten opzichte van onze nationale economie buitensporig groot is. Verdubbeling van het luchtverkeer veroorzaakt een klimaatimpact die in 2050 groter zal zijn dan de resterende nationale emissies. Tot grote frustratie van de mensen die loyaal aan de nationale reductieprojecten meewerken. De nationale emissies moeten namelijk tot een fractie gereduceerd worden om de opwarming voldoende te beperken. De overheid (en zeker de Staatssecretaris voor Milieu) kan zich niet veroorloven die projecten met vervuilende luchtvaartgroei in gevaar te brengen. De groei naar een megahub zou alleen duurzaam kunnen zijn als de luchtvaart in afzienbare tijd net zo klimaatneutraal zou kunnen worden als het personenvervoer op de grond. Vliegen op elektriciteit of



waterstof zal nog heel lang op zich laten wachten. Met "koolstofneutrale groei" beperkt ICAO zich tot pappen en nathouden. Groei naar de megahub is overduidelijk geen duurzame luchtvaartgroei.

Een middelgrote hub met een na 2020 geldig blijvend plafond van 500 duizend vliegtuigbewegingen (zie het nieuwe normenstelsel) schept wel kansen om reducties ten volle te benutten. Die zijn beperkt tot zuiniger vliegen en eventueel ooit biobrandstof (alleen CO₂). Reducties worden dan immers niet ingehaald door toename van het verkeersvolume. Reductie van de klimaatimpact heeft wel een lager tempo dan in de nationale economie, maar duurzaam is het zeker. Het plafond op vliegtuigbewegingen zou dan moeten worden aangehouden tot de luchtvaart daadwerkelijk klimaatneutraal begint te worden. Echter: kan een middelgrote hub met beperkte capaciteit de vraaggroei van de thuismarkt wel aan?

Als het luchtverkeer het plafond nadert ontstaat capaciteitsgebrek als Schiphol zou doorgaan met zoveel mogelijk overstappers aantrekken. Gezien de sterk toegenomen concurrentie in transfers lijkt dat sowieso niet zo verstandig. De mainportstrategie voor Schiphol uit de jaren tachtig in de vorige eeuw is verouderd. Groei van het volume overstappers niet nodig voor behoud en kwaliteitsverbetering van het hoogwaardige netwerk van Schiphol. Ze blijven nodig vanwege de kleine thuismarkt, maar naarmate deze groeit neemt de behoefte aan aanvulling geleidelijk af. Ook met lagere aantallen transfers kan de hubfunctie behouden blijven.

Prioriteit voor het thuismarktvervoer met behoud en zo mogelijk verbetering van het netwerk is een uitstekend antwoord op de ambities van het kabinet. Bovendien biedt het een gereede kans op duurzame luchtvaartontwikkeling. Het vraagt een uitgebalanceerd scenario waarin de vraaggroei van de thuismarkt nog tientallen jaren kan worden opgevangen terwijl het aantal vliegtuigbewegingen na 2020 niet meer toeneemt, Schiphol wel een hub blijft en de klimaatimpact in zo hoog mogelijk tempo wordt teruggedrongen. De periode voor het opvangen van de vraaggroei kan verlengd worden als grotere vliegtuigen worden ingezet en op den duur een gelijkwaardig spoornet van hogesnelheidstreinen aan het luchtvaartnetwerk wordt gekoppeld. Dan kunnen hogesnelheidstreinen korte vluchten vervangen en overstappers uit Europa aan- en afvoeren. Het kan een capaciteitsuitbreiding opleveren die met de verkeerscapaciteit van een extra startbaan overeen komt.

Tijd dat partijen die duurzame luchtvaartgroei nastreven, zich serieus inzetten voor een uitgebalanceerd scenario voor duurzame en innovatieve ontwikkeling van Schiphol die aansluit op de adviezen van de Rli. De invoering van het nieuwe normenstelsel is daar een goede gelegenheid voor.