

# Meer groei schadelijk voor positie Schiphol

DOOR HANS BUURMA

**Volgens Paul Riemens, directeur van Luchtverkeersleiding Nederland, moet de luchtvaartsector beter samenwerken om Schiphol een tweede groeiperiode te bezorgen, net als in het verleden. De veranderde omstandigheden zullen dat belemmeren. Een maatschappelijke kosten/batenanalyse kan uitwijzen dat het beter is het netwerk kwalitatief te versterken in plaats van te streven naar meer van hetzelfde.**

In zijn proefschrift *'Schiphol is groter dan Nederland'* vreest Riemens nulgroei als milde vorm van "terugzakken" als die samenwerking er niet komt. Weinig omwonenden zullen echter verlangen naar een tweede groeistuij van Schiphol. De maat is vol. Van terugzakken hoeft geen sprake te zijn zolang je uitstekende kwaliteit blijft bieden met een nu al volwaardig netwerk en de befaamde korte overstaptijden. Waaruit blijkt eigenlijk dat Schiphol zijn positie heeft verloren nadat de groei in 2000 begon te haperen? Of het netwerk aan Parijs zal verliezen als die 'stagnatie' doorzet?

De groei stagneerde vanwege wettelijke geluidgrenzen. Omwonenden hebben daarop met recht een beroep gedaan. Om die belemmering weg te nemen heeft de Alderstafel op verzoek van de regering een Nieuw Normen- en Handhavingstelstel (NNHS) afgesproken, waarbij begonnen is de grens aan de groei te verruimen tot een maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020, op voorwaarde dat de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria dit toelaten. Het is mogelijk dat het uiteindelijke maximum lager blijkt uit te vallen dan 510.000. Dat zal in het komende twee jaren wel duidelijk worden.

De omstandigheden die de groei tot 2000 mogelijk maakten, gaan niet meer op. Een steeds goedkopere luchtvaart kon toen groeien in een sterk toenemende welvaart en mobiliteit. Maar dat is voorbij. De schulden crisis zal volgens economen tien of meer jaar duren. De kosten voor brandstoffen zullen stijgen door duurdere olie en de overstap naar biobrandstof. De Europese emissiehandel zal tot 2020 drie miljard euro verlies van luchtvaartinkomsten opleveren vanwege de kostenverhogingen. Het marktsegment voor charters en goedkope pretvluchten zal krimpen omdat deze klanten op alternatieven zullen overstappen, zoals de auto en de trein. De overige passagiers zullen minder vaak gaan vliegen omdat ze bijvoorbeeld met videoconferencing veel sneller en goedkoper hun doel bereiken.

Destijds kon Schiphol ruim uitbreiden in de polder, maar die capaciteit loopt nu al zichtbaar vol. Regelmatig wordt nu al de maximale capaciteit van de startbanen bereikt. Het NNHS schrijft voor dat van de vijf banen er niet meer dan drie gebruikt worden. Bij 510.000 vliegtuigbewegingen zullen daardoor tijdens lange piekuren overdag en 's avonds aanzienlijke verstoringen en vertragingen optreden. Dan komt het sterke punt van Schiphol, de korte overstaptijden, ernstig in gevaar. Het is de vraag of de sector zelf met dit systeem wel tot 510.000 vliegtuigbewegingen wil groeien.

Een derde gunstige factor van weleer, een tamelijk tolerante leefomgeving, is ten gevolge van de enorm toegenomen hinder weggevallen. Omwonenden houden nu strikt vast aan de wettelijke geluidsgrenzen en zullen blijven streven naar verminde-

ring van de geluidhinder in hun leefomgeving. Aanzienlijke groei na 2020 is binnen de wettelijke criteria alleen mogelijk met een areaal van vliegtuigen dat tientallen procenten minder geluid produceert. Alle innovatie zou zich op stille vliegtuigen moeten concentreren, maar dat zit er niet in. ICAO en IATA oefenen druk uit om de luchtvaart per jaar 2% zuiniger te maken, over te gaan op biobrandstof en minder stikstofuitstoot te veroorzaken. De fabrikanten werpen zich daarom massaal op zuinige motoren vanwege de klimaatproblemen. Die worden verre van stil.

Riemens wil met “een totaal nieuwe vorm van coöperatie tussen politici, bestuurders en beleidsmedewerkers” van Schiphol “het icoon voor de Europese economische bedrijvigheid” maken. Die droom heeft weinig kans, maar toch is het goed dat Riemens met dit proefschrift de kwestie op de agenda plaatst of Schiphol nu wel of niet flink kan doorgroeien na 2020. De sector heeft zijn plannen waarschijnlijk al klaar liggen. Onlangs zei Jos Nijhuis dat Schiphol “Europe’s preferred airport” moet worden. Is grote uitbreiding van Schiphol echt de beste oplossing, of levert het vooral nadelen op? Het grootste deel van de huidige passagiersstroom draagt relatief weinig aan de algemene economie bij, dus die stroom moet je niet buiten zijn oevers willen laten treden. Biedt een sterker, niet meer groeiend netwerk een betere oplossing? Bijvoorbeeld met minder overstappers en meer passagiers uit het catchment area, die wel aan de economie bijdragen en niet uit zijn op extreem goedkope pretvluchten? Een objectieve analyse van maatschappelijke kosten en baten kan dat uitwijzen. De kosten betreffen niet alleen geluidhinder, plaatselijke uitstoot, waardevermindering van huizen en woningbouwbeperkingen binnen de uitdijende geluidscontouren, maar ook opwarmingseffecten. Bij een maximum aantal vliegtuigbewegingen zal de druk op de leefomgeving geleidelijk minder worden, omdat technologische verbeteringen in het luchtruimgebruik, vliegtuiggeluid en uitstoot niet door toename van vliegtuigbewegingen worden opgesoupeerd.

Een objectief beeld van een toekomstig Schiphol is nodig voor een belangrijke beslissing die bepalend is voor de Nederlandse vervoerbelangen in de komende veertig jaar. De keuze is: focus op kwantiteit zoals in het verleden of op een totaal ander scenario dat beter bij onze toekomst past.

Mr dr Hans Buurma was extern organisatieadviseur in de overheid en vliegtuigbouwkundige. Hij is bewonersvertegenwoordiger in de Commissie Regionaal Overleg Schiphol. Dit is een uitgebreide versie van een opinie-artikel in HDC-media 24 september 2011