

Uitbreiding Schiphol – punten ter overweging

De uitbreiding van SCHIPHOL staat uitgebreid ter discussie. Schiphol BV en de luchtvaartsector zijn sterke voorstanders voor uitbreiding van de luchtbewegingen. Een deel van de luchtvaartsector is daarnaast ook voorstander van verplaatsing van een deel van de luchtbewegingen naar LELYSTAD. Uitbreiding van de faciliteiten op LELYSTAD is inmiddels in volle gang. Maar ook, de publieke weerzin tegen uitbreiding van zowel SCHIPHOL als LELYSTAD groeit. Een aantal overwegingen:

1. Het luchtverkeer van en naar SCHIPHOL is in de laatste jaren hard gegroeid. Het plafond is inmiddels opgetrokken naar 550000 vliegbewegingen (een vliegbeweging = een start of een landing), voornamelijk gebaseerd op geluidsoverlastnormen. De groei is vooral te wijten aan de doorzettende groei van de goedkope vakantievluchten van de “prijzvechters”, zoals EasyJet, Corendon en Ryanair. Gepoogd wordt dus nu om verdere groei van de sector mogelijk te maken door een deel van de vluchten, uit met name het vakantiesegment, vanaf LELYSTAD uit te voeren. Getallen van 25000 vliegbewegingen worden genoemd als lange termijn doelstelling. Gezien de lauwe reactie van een aantal maatschappijen valt te bezien of dit gaat lukken. De discussie over een nieuwe luchthaven offshore lijkt ook weer op te laaien. Hierbij geldt het eenzijdige paradigma dat het vliegverkeer internationaal zal blijven groeien en de capaciteit in NL mee moet groeien. Doemscenario's voor NL wanneer we niet kunnen meegroeien. De grote “roze olifant midden op de tafel” van de wenselijkheid van een groeiende luchtvaartsector in NL blijft hardnekkig onbesproken.
2. De primaire vraag: “is deze groei wel gewenst?” komt in het publieke debat nauwelijks aan de orde. We zijn wellicht geneigd om te stellen dat het onzinnig is om voor € 50 retour naar Barcelona te vliegen. Maar we moeten ook vaststellen dat hierdoor een vakantie in de zon bereikbaar is geworden voor de grote massa van meest lage en middeninkomens. Dat is geen onbelangrijke politieke factor; een belangrijke electorale groep.
Belangrijke factoren in de prijstelling van de prijsvechter zijn het drukken van de personeelskosten, de lage kerosineprijs (want accijns wordt er niet over betaald) en de BTW-vrijstelling van luchtreizen. De twee laatste, fiscale regels zijn internationaal vastgesteld en moeilijk te wijzigen. De regering overweegt nu (weer) een vliegtax in te voeren, waardoor een gemiddeld ticket enkele tientjes duurder zou worden. Een eerdere poging om zo'n tax in te voeren is gedaan in 2005 – 2010, maar werd door Rutte I gestaakt, met het argument dat passagiers uitweken naar vliegvelden net over de grens in Duitsland en België, waar zo'n tax niet geheven werd. Toch lijkt het niet te vermijden dat een manier gevonden gaat worden om de sector te laten bijdragen aan de maatschappelijke kosten, die met vliegen samenhangen.
De discussie over vervoer per trein als alternatief voor met name korte Europese vluchten begint enigermate op gang te komen, maar de beschikbare infrastructuur en met name het verschil in reiskosten blijft een probleem: het vliegtuig wint het bijna altijd van de trein. Toch moet er echt werk gemaakt gaan worden met het terugdringen van het luchtverkeer. In NL lijkt de grens in ieder geval bereikt.
3. Het vaststellen van het plafond in de luchtbewegingen is niet bepaald een transparant proces. Gesjoemel met geluidsmetingen en -contourmodellen en belangenverstrengelingen hebben de geloofwaardigheid van het proces ernstig belemmerd. Er is weinig vertrouwen in de uitkomsten en motieven van overheid en de sector worden openlijk in twijfel getrokken. Met “Schiphollen” is een nieuw werkwoord geïntroduceerd om de onzuivere acties van met name Schiphol en de overheid te omschrijven: niet gunstig bedoeld.
4. SCHIPHOL is een van de drukste velden van Europa. De ligging met veel banen, die vaak parallel gebruikt kunnen worden, geeft SCHIPHOL een enorme capaciteit, ook bij slecht vliegweer. Het is een primaire “hub” voor transitconnecties geworden voor intercontinentale en continentale

- vluchten. De meerderheid van de passagiers reist door naar andere bestemmingen. Een minderheid heeft SCHIPHOL ook werkelijk als eindbestemming.
5. De geluidsoverlast van SCHIPHOL is enorm. Toegegeven, vliegtuigmotoren zijn een stuk stiller geworden in vergelijking met 1 of 2 decennia geleden. Maar ga eens op een mooie dag, wanneer baan 36 (opstijgen in noordelijke richting) in gebruik is, in Amsterdam – Slotervaart luisteren. Dat is praktisch niet te doen. Daarom zijn er vluchtbewegingsplafonds afgesproken en wordt het verkeer via non-standard aanvliegeroutes en non-standard daal- en stijghoeken geleid om de overlast zo laag mogelijk te houden; echter met zeer beperkt succes. Wel worden deze punten, met name het stiller worden van de motoren, gebruikt als argument om het oprekken van het vluchtbewegingsplafond voor SCHIPHOL te rechtvaardigen.
 6. De economische betekenis van SCHIPHOL is zeer groot. Zo'n 70000 mensen hebben hun werkkring direct op Schiphol. De economieën in direct omliggende plaatsen als Amstelveen, Badhoevedorp, Hoofddorp en Aalsmeer zijn in hoge mate afhankelijk van de onderneming Schiphol BV en de vliegmaatschappijen.
 7. Vliegen, met name met jets over de korte en middellange afstand, is zeer vervuilend. Wereldwijd draagt de luchtvaartsector significant bij aan de CO₂-emissies. Maar zeker zo belangrijk als de broeikasgassenuitstoot is de uitstoot van fijnstof. Wanneer kerosine verbrandt komen er kleine roetdeeltjes vrij, die op de omgeving neerdalen.

Kortom, er zitten vele facetten aan de vraag wat te doen met het luchtverkeer in NL en op Schiphol in het bijzonder. Een echt plan, dat alle aspecten in ogenschouw neemt, lijkt er niet te zijn. Natuurlijk, er zijn talloze rapporten over Schiphol, maar deze zijn alle gebaseerd op het groeiparadigma. Aspecten van duurzaamheid, gewenste mobiliteit, sociale politiek economie en werkgelegenheid spelen allemaal door elkaar en niemand waagt het daar z'n vingers aan te branden.