

# Rapport van SEO over groei Schiphol mist klimaataspect

---

Hans Buurma

Hilversum, 15 december 2017

**Bureau SEO zegt dat de mainport nog kansen heeft bij niet doorgroeien op langere termijn, maar wijst ook op groeibeperkingen van het netwerk. Bij wel doorgroeien van Schiphol kunnen de economische gevolgen echter nog veel nadeliger zijn. Nederland begint binnenkort aan de gigantische opgave om de uitstoot van broeikasgas in 2030 te halveren ten opzichte van 1990. De toch al grote opwarmeffecten van een groeiende luchtvaart zullen dit klimaatproject van minister Wiebes laten mislukken. Hoog tijd om het zo snel mogelijk terugdringen van de klimaatimpact van luchtvaart als uiterst belangrijke invloedsfactor mee te nemen in de Luchtvaartnota 2020-2040.**

Het onderzoek van SEO voor de provincie Noord-Holland en Amsterdam (zie <https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/beperkte-groei-van-schiphol-mogelijk>) bespreekt de economische effecten van het al of niet doorgroeien van Schiphol boven het plafond van 500.000 vliegbewegingen na 2020. Klimaateffecten worden wel genoemd, maar de noodzakelijke reductie daarvan niet. Ten onrechte. Het klimaatakkoord van Parijs is een dominante invloedsfactor voor de toekomst van de hub Schiphol en waarschijnlijk ook van andere hubs in Europa.

Luchtvaart en internationale scheepvaart vallen weliswaar formeel buiten het Parijse klimaatakkoord, maar beide moeten wel aan de reductienormen voldoen. Daar wordt in Brussel en Parijs hard aan gewerkt.

Schiphol, dat sterk verweven is met de Nederlandse economie, kan zich niet onttrekken aan het zeer ingrijpende transitieproject waarvoor minister Wiebes van Economische Zaken en Klimaat vorige week het startsein heeft gegeven in de Tweede Kamer. In alle economische sectoren (ook transport) moet iedereen meewerken aan 49% reductie van broeikasgassen in 2030, ten opzichte van basisjaar 1990 (de 100% uitgangspositie).

Daarbij ligt de luchtvaart nu al op een flinke achterstand. Want de samenleving produceert momenteel al iets minder broeikasgassen dan in 1990, waardoor halvering met de nodige inspanning haalbaar lijkt. Echter, de uitstoot van luchtvaart is intussen naar 235% toegenomen. Om dat maar zelfs in de buurt van 51% terug te brengen is naast de emissiehandel van de EU een combinatie van harde maatregelen nodig die absoluut geen luchtvaartgroei verdragen. Zuiniger vliegen plus hogesnelheidstreinen plus ultragoedkoop vliegen terugdringen en zo nodig ticket-tax leveren reductie-effecten op waar we heel zuinig op moeten zijn. Het zou bijzonder onnadenkend zijn om die kostbare klimaatwinst op te offeren aan volumegroei. Dat pleit dus voor langdurige plafonds op alle Nederlandse luchthavens tot er wel maatregelen voorhanden zijn die echt grote klappers opleveren. Daar wordt naar gezocht, maar ze zijn er nog lang niet. Behalve de hyperloop en kleine elektrische propellervliegtuigen voor de korte afstand.

Luchtvaart produceert nu al 10% van de nationale opwarmeffecten. Meer dan kolencentrales. Het gevolg van effectverlies door volumegroei zou zijn dat het klimaatproject van minister Wiebes (dus van ons allemaal) onhaalbaar wordt. Dat brengt gigantische nadelige gevolgen met zich mee, ook economische. Die zijn veel ernstiger dan groeibeperkingen van het netwerk als gevolg van niet doorgroeien van Schiphol, die bovendien oplosbaar zijn.

In 2016 waren er 100.000 niet-netwerkvluchten op Schiphol en in 2017 nog meer. Marktwerking ten gevolge van het plafond, niet-netwerkvluchten uitplaatsen en uitfaseren met kostenverhogingen (zoals de H-pier opheffen en de al genoemde ticket-tax) verschaffen het netwerk minstens 25% extra capaciteit. Dat is goed voor jarenlange netwerkgroei onder een plafond dat tot na 2030 zonder nadelige gevolgen kan aanblijven. Voor de ultra goedkope stedenvluchten en de low budget toeristen is dat een tegenslag, voor de leefomgeving en het klimaat (dus de gehele samenleving) een groot voordeel. De conclusie dat Schiphol beperkt zou moeten groeien om het netwerk meer ruimte te geven, is veel te kort door de bocht.

SEO merkt terecht op dat het beter zou zijn een analyse in te stellen naar de maatschappelijke baten en kosten van wel en niet doorgroeien. Die analyse past uitstekend in de Luchtvaartnota 2020-2040 waar minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat momenteel aan werkt. Aan de kostenkant van de analyse moeten de bekende nadelige gezondheidsaspecten uitgebreid worden met de gevolgen van ultrafijn stof. Nu er een nationaal klimaatproject komt, kan een zo snel mogelijke reductie van broeikasgasuitstoot van vliegtuigen ook niet weggelaten worden. Dat zou de Omgevingsraad Schiphol in haar advies over Schiphol na 2020 kunnen opnemen.