

Pretvlucht schaadt economie

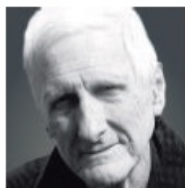
Het aantal passagiers van Schiphol kan ook groeien zonder pretvluchten, schrijven *Matt Poelmans* en *Hans Buurma*.

Schiphol loopt snel vol met prijsvechters die hun groei aanjagen met ultragoedkope tickets. Het bewijs hangt op straat: vliegen naar Londen voor 1 euro. Zo gaat Schiphol op een plofkip lijken. Schiphol moet juist internationale bereikbaarheid aan zakelijk en maatschappelijk Nederland bieden, via een fijnmazig netwerk van verbindingen met economische centra in de wereld. Pretvluchten zitten dat netwerk steeds meer in de weg.

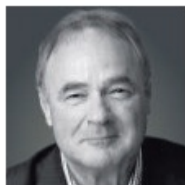
KLM-ceo Elbers pleit er daarom maar voor het volumeplafond van 500.000 vliegbewegingen te verhogen (*AD*, 11 januari). Maar zo'n maatregel is in strijd met de afspraken tussen luchtvaartsector, bewoners en overheid. Te veel luchtverkeer is slecht voor leefomgeving en klimaat. Voor de gewenste bereikbaarheid is het niet nodig. Schiphol kan veel selectiever benut worden.

Nu het nog kan, moet het kabinet snel de resterende capaciteit op Schiphol voor het netwerk van internationale verbindingen laten reserveren, ten behoeve van zakelijk Nederland. Ook moet de afgesproken verplaatsing van pretvluchten naar Airport Lelystad eindelijk worden doorgezet. Door deze maatregelen krijgt Schiphol extra ruimte voor miljoenen passagiers en meer intercontinentale bestemmingen, waarvoor grotere vliegtuigen worden ingezet. Dan kan het netwerk (in 2015 circa 50 miljoen passagiers) zonder toename van luchtverkeer boven het volumeplafond tot 75 miljoen passagiers doorgroeien. Aldus een onderzoek op toekomstluchtvaart.nl.

Zo'n vast volumeplafond is op Schiphol hard



Mr. dr. Hans Buurma is voormalig organisatieadviseur en voorzitter van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart.



Drs. Matt Poelmans is bewonersvertegenwoordiger Omgevingsraad Schiphol.

nodig vanwege de klimaatimpact van het bepaald niet duurzame luchtverkeer. De in de VN-organisatie ICAO afgesproken compensatie van CO₂-uitstoot levert namelijk geen enkele reductie op. Biokerosine wordt schaars, helpt slechts gedeeltelijk tegen fossiele CO₂ en kan alleen bijgemengd worden. Het effect is dus beperkt. Condensstrepen, waterdamp en stikstof-oxiden van zowel gewone kerosine als bio-brandstof veroorzaken op kruishoogte een extra opwarmingseffect dat even groot is als het langdurige effect van CO₂.

Door de groei van luchtverkeer neemt de klimaatimpact ervan toe. Dat zou het einddoel van het nationale reductieprogramma van niet-duurzame brandstoffen onbereikbaar maken. Volstrekt onaanvaardbaar. Met zuiniger vliegen kan de klimaatimpact minstens gehalveerd worden, mits die klimaatwinst niet tegelijk door groeiend luchtverkeer verloren gaat. Die reductie wordt nog effectiever met emissiehandel en inzet van hogesnelheidstreinen.

Kortom: zet in op hoogwaardige internationale bereikbaarheid van zakelijk en maatschappelijk Nederland. Dat is ook goed voor het aantrekken van buitenlandse ondernemingen en maatschappelijke organisaties. Bij verdubbeling van het passagiersvervoer op deze bestemmingen (intercontinentale vluchten kunnen zoals gezegd meer passagiers vervoeren dan pretvluchten), blijft het economische nut even groot als bij het huidige mainportbeleid. Groot voordeel is dat de leefomgeving gespaard wordt en de klimaatimpact aanzienlijk afneemt.