

# Schiphol na 2020



Maak internationaal vervoer duurzaam, dat is goed voor de leefomgeving en de economie

- verminder de uitstoot met een stop op groei van luchtverkeer
- klimaatneutrale hogesnelheidstreinen in plaats van meer vliegtuigen
- geef economisch vervoer groeiruinimte met selectiviteit 2.0
- tweede kaagbaan is schadelijk en onnodig



## Verminder de uitstoot met een stop op groei van luchtverkeer

Het nieuwe normenstelsel moet met een geluidsruimte voor 510.000 vliegbewegingen de geluidhinder binnen de perken houden. Er moeten echter nog meer risicovolle inbreuken op de leefomgeving beperkt worden.

De uitstoot van ultrafijn stof is dermate hoog en langdurig, dat deze een bedreiging vormt voor de gezondheid van bewoners (TNO, zie de laatste pagina).

De uitstoot van broeikasgassen door vliegtuigen veroorzaakt tweemaal zoveel klimaatopwarming als andere vervoermiddelen. Biobrandstof zal onvoldoende helpen (IEA). Besparing op brandstofgebruik is de enige kans om beide soorten uitstoot te verlagen. Die verbetering moet natuurlijk niet worden overschaduwed door steeds meer vluchten. Die toename dreigt met de 50/50-regel na 2020, die geluidvermindering door een stillere luchtvloot voor de helft

omzet in meer vliegbewegingen (Aldersakkoord). Daarom moet de verdere groei van het luchtverkeer in ons land vanaf nu een halt worden toegeeroepen. Ook als de geluidsemmer van het normenstelsel daardoor niet tot aan de bovenste rand kan worden gevuld.

Limitering van luchtverkeer geeft een extra prikkel voor innovatie op het gebied van uitstoot van ultrafijn stof en broeikasgassen. Nodig de Schiphol Group, KLM en de andere luchtvaartbedrijven uit om toe te treden tot de onlangs opgerichte Nederlandse coalitie tegen klimaatopwarming (Klimaatcoalitie). Stel eisen aan het behalen van hun klimaatdoelen. Werk toe naar een luchtvaart die net zo duurzaam wordt als andere vervoermiddelen. Handhaaf deze stop tot de luchtvaart aantoonbaar schoon en klimaatneutraal is geworden en bezie de situatie dan opnieuw.

## Hogesnelheidstreinen in plaats van meer vliegtuigen

Voor reizen tot meer dan 800 km is de hogesnelheidstrein een uitstekend alternatief. Even snel en comfortabel als vliegen; met groene elektriciteit spoedig geheel klimaatneutraal. Dat zal met luchtvaart zeker voor 2050 niet lukken. Minstens 20% van het passagiersvervoer van Schiphol zou hiervoor in aanmerking kunnen komen. Dat is een betere capaciteitsuitbreiding dan meer vliegbewegingen. Limitering van het luchtverkeer kan ook in dit opzicht een extra prikkel geven. De EU, die al naar verdubbeling van het hi-speed spoornet streeft, moet (even-

tueel onder druk van onze regeringen) zorgen voor een gelijk speelveld met goedkope luchtvaart. Anders komt dit duurzame vervoermiddel niet tijdig tot zijn recht en blijft het aanmodderen. De verbindingen met Frankrijk, Duitsland en Engeland moeten frequenter worden en scherp kunnen concurreren met vliegen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen meedoen en de vrijkomende capaciteit gebruiken voor versterking van hun netwerk. Het parlement geeft al een voorbeeld: niet meer vliegen op reisafstanden tot 700 km.

## Geef economisch vervoer groeiruimte met selectiviteit 2.0

Welke macro-economische gevolgen heeft de limitering van luchtverkeer? De economische baten van Schiphol betreffen vervoer van en naar Nederland (O&D), vooral met een economisch of maatschappelijk doel ("business, congress & study"). Het luchtvaartnetwerk stelt organisaties in Nederland in staat de contacten te onderhouden die de grondslag vormen van de internationaal georiënteerde samenleving. Het maakt Nederland ook aantrekkelijk voor vestiging van buitenlandse organisaties. Dit is

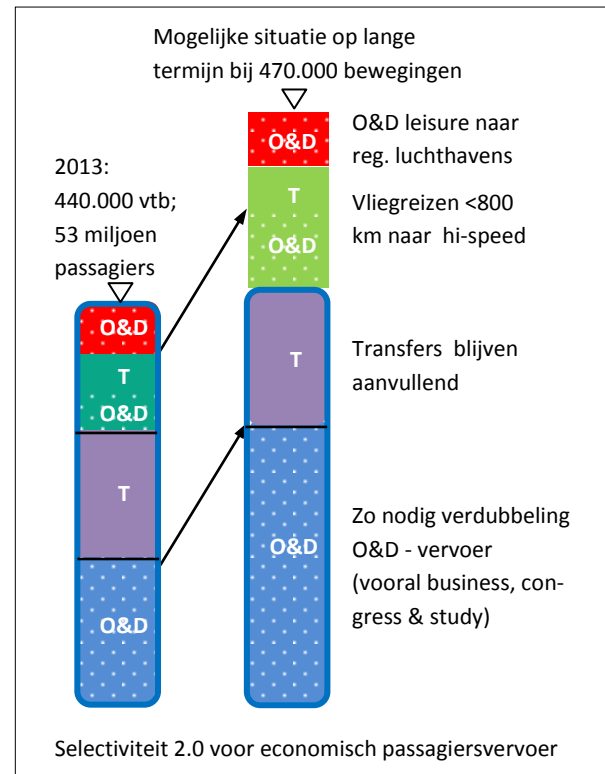
typisch de economisch/maatschappelijke "katalysatorfunctie" van luchthavens die de luchtvaartindustrie zelf formuleert (ATAG). Vrijtijdsvervoer (O&D leisure) draagt minder aan de economie bij, maar bezoekende toeristen zijn wel van belang voor de toeristenindustrie. Transfers hebben geen eigen economisch effect in ons land. Ze zijn echter als aanvulling onmisbaar om met een hoge bezettingsgraad van de vliegtuigen het fijnmazige netwerk exploitabel te maken.

Door verplaatsing van leisurevluchten naar regionale luchthavens en vervanging van korte vluchten door hi-speed vervoer, ontstaat meer ruimte voor het netwerk op Schiphol. Met een vaste limiet van circa 470.000 vliegbewegingen kan het O&D passagiersvervoer binnen dit netwerk zo nodig op lange termijn twee keer zo groot worden. Dat is vooral van belang voor de categorie business, congress & study, die het meeste aan de economie bijdraagt. Dit biedt in de komende decennia capaciteit voor 2% jaarlijkse groei van O&D-vervoer in het netwerk, buiten het eveneens toenemende O&D-vervoer per hi-speed. Wegens toename van O&D-vervoer zijn relatief minder transfers nodig, maar ze blijven als aanvulling onmisbaar. De hubfunctie blijft in tact; het netwerk kan nog groeien. Ondanks de limiet op luchtverkeer houden de economische baten zo gelijke tred met de economische ontwikkeling van Nederland.

Toename van het luchtverkeer boven deze limiet (bijvoorbeeld bij toepassing van de 50/50-regel) zou slechts meer transfers aantrekken, die geen maatschappelijke baten voor ons land genereren. De maatschappelijke kosten zouden

### Tweede Kaagbaan is schadelijk en onnodig

Aangezien economisch passagiersvervoer zonder toename van luchtverkeer minstens kan verdubbelen in het scenario selectiviteit 2.0, is ook **capaciteitsuitbreiding met een tweede Kaagbaan niet nodig voor onze economie**. Een extra baan maakt wel meer transfers mogelijk, maar die leveren geen direct economisch nut op. Nog meer luchtverkeer veroorzaakt wel



wel toenemen, omdat de uitstootvermindering ten gevolge van zuiniger vliegen zal worden overschaduwd door de toename van het aantal vluchten. Dit is een belangrijke factor bij de weging van maatschappelijke baten en kosten. Het scenario "selectiviteit 2.0" verdient verdere uitwerking.

extra inbreuk op leefomgeving en klimaat. Kan het ongunstiger? De afweging van maatschappelijke kosten en baten zal in een MER zeer negatief uitvallen. Het is veel voordeliger om te investeren in de aansluiting van ons land op het snel groeiende net van hogesnelheidslijnen in de EU. Goed voor de leefomgeving, het klimaat en de economie.

Geef Schiphol een nieuwe toekomst met selectief economisch beleid voor duurzaam internationaal vervoer

## Verwijzingen

**TNO** 2014. "Schiphol is een aanzienlijke bron van ultrafijn stof waardoor concentraties benedenwinds in woonwijken van Amstelveen en Amsterdam zijn verhoogd tot 2 á 3 keer de achtergrondwaarde. Het IRAS (Institute for Risk Assessment Sciences van de Universiteit Utrecht) geeft aan dat er mogelijk gezondheidsrisico's zijn door blootstelling aan de gevonden niveaus". <https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2014/12/schiphol-is-bron-ultrafijn-stof/>

**IEA** (2011): Volgens het Internationale Energie Agentschap (IEA 2011) zal slechts een beperkte hoeveelheid biobrandstof voor de mondiale luchtvaart beschikbaar komen. Die zal vanwege zijn groeiende brandstofgebruik circa 21% tot 30% bedragen van de totale hoeveelheid benodigde brandstof. De efficiency van fossiele CO<sub>2</sub>-reductie door dergelijke biobrandstoffen wordt geschat op 50%. Het reductie-effect zal dan slechts 10% tot 15% bedragen.

**Aldersakkoord** (2008): In het Aldersakkoord wordt bij de 50/50-regel gesteld dat "de milieuwinst" over beide partijen wordt verdeeld. De druk op de leefomgeving door het vliegverkeer van Schiphol omvat niet alleen geluidbelasting, maar ook hinderbeleving, veiligheidsrisico's en uitstoot. Bij de 50/50-regel is uitsluitend sprake van vermindering van de geluidbelasting, niet van de mate van hinderbeleving, de omvang van veiligheidsrisico's en de hoeveelheden uitstoot, waaronder broeikasgassen. Deze nemen juist toe bij meer bewegingen, ook van een stillere luchtvaart. Dus wordt de milieuwinst volgens de 50/50-regel niet gelijkmatig over leefomgeving en sector verdeeld. Daarom voldoet de 50/50-regel niet aan zijn doel.

**Klimaatcoalitie** (2014): "Bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties hebben een belangrijke stap gezet op weg naar de klimaatop in Parijs volgend jaar. Zij hebben zich verenigd in de Nederlandse Klimaatcoalitie, waarmee de partijen samen initiatieven nemen om klimaatneutraal te worden door geen schade meer toe brengen aan het klimaat." Dit meldt staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) vandaag in een brief aan de Tweede Kamer. (*Nieuwsbericht Rijksoverheid*, 18 november 2014).

**ATAG** (Air Transport Action Group, 2008), een instituut van de mondiale luchtvaartindustrie zegt: *"The air transport industry's most important economic contribution is through its impact on the performance of other industries and as a facilitator of their growth. These "catalytic" or "spin-off" benefits of air transport affect industries across the whole spectrum of economic activity."* Daaronder kunnen zowel commerciële als maatschappelijke organisaties worden verstaan. Werkgelegenheid op en rond luchthavens is uitwisselbaar met andere regionale economische activiteiten en is geen doorslaggevende economische factor.

## Onderbouwing

Zie het rapport *De toekomst van Schiphol*. [www.toekomstluchtvaart.nl](http://www.toekomstluchtvaart.nl)