

Toekomstverkenning 2015 slaat voor luchtvaart de plank mis

De toekomstverkenning van het CPB en PBL geeft een veel te optimistisch beeld van de groeimogelijkheden van Schiphol. De Aldersregel die gebruik van vier banen beperkt tot hoogstens 500 duizend vluchten zou eerst door de regering moeten worden geschonden om deze groei mogelijk te maken. Bovendien leidt die groei tot nog meer CO₂-uitstoot van vliegtuigen, terwijl de hele wereld keihard aan de slag moet om alle uitstoot zo snel mogelijk te verlagen. Deze kritiek zal in de aanbieding van de [petitie](#) voor hogesnelheidstreinen worden meegenomen. Help mee de politiek er van te overtuigen dat luchtverkeer op Schiphol na 2020 niet meer moet groeien en teken de petitie voor hogesnelheidstreinen: <http://petities.nl/petitie/maak-reizen-in-west-europa-klimaatvriendelijk>

Schending regel 4. De verkenning laat na 2020 het aantal vluchten uitstijgen tot ver boven het plafond van 500.000. Daarbij wordt voorbijgegaan aan de bepaling in het Aldersakkoord over het gelijktijdige gebruik van vier banen, waardoor het aantal vluchten zeker niet boven dit plafond kan komen. De uitspraak dat de geprognosticeerde groei van het aantal vluchten mogelijk zou zijn binnen de bepalingen van het Aldersakkoord, is dan ook onjuist. De regering zou het Aldersakkoord moeten schenden om Schiphol ongebreidelde groeikansen te bieden. Dat zou de geloofwaardigheid van de Omgevingsraad Schiphol (voorheen Alderstafel) ernstig in gevaar brengen.



Geen CO₂-reductie. Hoewel rekening wordt gehouden met aanzienlijke CO₂-reducties bij vervoer op de grond, wordt aangenomen dat dit blijkbaar niet voor luchtvaart geldt. De toch al hoge uitstoot neemt volgens de prognose nog verder toe naar 114 tot 135%. Vliegtuigen stoten 11 keer zoveel CO₂e (equivalenten) uit als hogesnelheidstreinen. ICAO en IATA hebben al in 2010 besloten dat de uitstoot van

Vliegtuigen zijn de 'steenkolencentrales' onder de vervoermiddelen

luchtvaart in 2050 nog maar de helft mag bedragen van die in 2005. Halvering zou haalbaar kunnen zijn als vliegtuigen dan echt veel minder dan 50% per vlucht uitstoten en het aantal vluchten na 2020 niet meer toeneemt. De verkenning houdt ten onrechte geen rekening met deze afgesproken reductie. Ook wordt geen melding gemaakt van een bijbehorende uitstoottoename van ultrafijn stof, die de gezondheid van omwonenden extra zal bedreigen.

Alternatief scenario. Twee tot drie procent vraaggroei van passagiersvervoer van en naar Nederland (OD) kan langdurig worden geacommodeerd door een duurzame combinatie van begrensd Schiphol en een groeiend spoornet van hogesnelheidstreinen. Het hoge percentage transfers neemt geleidelijk af, maar blijft voldoende hoog om de hubfunctie te handhaven.