



Schiphol: van groei naar consolidatie

de luchtvaartsector in een robuuste economie

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
1. Overheidsplannen voor Schiphol	2
2. Trendbreuk in de welvaart	3
3. Risico's voor Schiphol.....	4
3.1. Schiphol als motor van de economie	4
3.2. Overheid wil groei van Schiphol stimuleren	4
3.3. Limieten van Schiphol.....	4
3.4. Bedreigingen voor luchtvaart	5
3.5. Alles op één kaart.....	6
3.6. Een achterhaalde trend	6
4. Naar een robuuste economie.....	7
4.1. Netwerk van Schiphol consolideren	7
4.2. Economie minder eenzijdig maken	7
4.3. Riskante schaalsprong voorkomen	8
4.4. Duurzame ontwikkeling.....	8
5. Aanbevelingen	9

© Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL 2012)

Deze uitgave en delen daarvan mogen worden verspreid en geciteerd mits de Werkgroep Toekomst Luchtvaart wordt vermeld als auteur/ uitgever.

De WTL is actief sinds 2008. De Werkgroep bestaat uit een denktank, vrijwilligers en vele sympathisanten die voorstander zijn van een goed leefklimaat in Nederland en daarbuiten. Wij streven naar een ingrijpende koerswijziging in Nederland en de EU voor de luchtvaart, namelijk van groei naar groen in een duurzame economie. Dat is dringend nodig om teveel opwarming te helpen voorkomen, de leefbaarheid in ons land te verbeteren en een economie te ontwikkelen die minder afhankelijk wordt van luchtvaartgroei. Zie ook www.toekomstluchtvaart.nl

Samenvatting

Het netwerk van Schiphol kan volgens de regering nog groeien tot hoogstens 510.000 vluchten in 2020. De plannen van de regionale overheid en de Schiphol Group doen vermoeden dat op doorgroei wordt gemikt. Volgens de economische agenda 2012 van de provincie Noord-Holland en aanzetten voor een structuurvisie voor de regio (SMASH) wil de overheid de "netwerkkwaliteit van Schiphol verbeteren" (vermoedelijk uitbreiden) en "meer ruimte (scheppen) voor de verdere ontwikkeling van de hubfunctie van de luchthaven". De provincie wil uitsluitend luchtvaartgebonden activiteiten aantrekken om van de Schipholregio "de economische ruggengraat van Metropool Regio Amsterdam" (MRA) te maken. De Schiphol Group wil de terminalcapaciteit uitbreiden om van 50 miljoen passagiers naar 75 miljoen (meer dan 650.000 vluchten) in 2025 te kunnen groeien. Er zijn tal van argumenten die tegen dit voornemen pleiten, zoals de reële kans dat Schiphol na 2020 niet meer *kan* groeien. De Noordelijke Randstad kan zich ook uitstekend op andere manieren succesvol ontwikkelen, namelijk duurzaam, klimaatneutraal en met een bescheiden mate van urbanisatie, die past bij een niet meer groeiende bevolking.

Trendbreuk en risico's

Moet de overheid Schiphol wel helpen met doorgroeien? Het netwerk van Schiphol is momenteel al volgroeid en concurrerend met andere hubs. Zolang er nog enige ruimte is, kan de luchtvaartsector de netwerkkwaliteit uitstekend zelf verbeteren, zeker nu de overheid het lucht-ruim efficiënter gaat indelen.

In de komende jaren stuit het luchtverkeer op verscheidene harde limieten, namelijk gelijkwaardigheidscriteria voor geluidhinder, beperkte baancapaciteit, beperkte lucht-ruimcapaciteit en de externe veiligheid die onder druk komt te staan. Als de gelijkwaardigheidscriteria zouden worden opgerekt, worden de geluidscontouren groter en wordt woningbouw in het binnengebied en zelfs in delen van het buitengebied van Schiphol onmogelijk. Het ministerie van I en M blijft nog vaag over de consequenties van deze limieten en de daardoor onmogelijke groei na 2020.

De provincie houdt wat betreft de rol van Schiphol in de MRA onvoldoende rekening met een trendbreuk in de ontwikkeling van onze welvaart. Die ontstaat door toenemende olie- en grondstoftekorten, veranderingen in de mondiale welvaartsverdeling en een lage economische groei in Nederland vanwege een niet meer groeiende beroepsbevolking.

Schiphol is bovendien sterk afhankelijk van de mondiale luchtvaartgroei, die door een alsmaar stijgende prijs van schaarser wordende ruwe olie bedreigd wordt. Verdubbeling van de olieprijs in de komende tien jaar verlaagt de vraag naar luchtvaart. Tickets worden duurder en mensen zullen selectiever kiezen voor vlieguren vanwege een afbrokkelende mondiale welvaart. De noodzakelijke omschakeling naar biokerosine zal moeizaam en kostbaar zijn; daarna zullen resterende broeikasgassen als niet te reduceren NOx en waterdamp nog minstens evenveel opwarming veroorzaken als alleen CO₂. De luchtvaart zal uiteindelijk een van de grotere oorzaken van de opwarming worden. Zo komt luchtvaartgroei in het gedrang.

De keuze van de provincie voor uitsluitend luchtvaartgebonden activiteiten in de Schipholregio veroorzaakt een eenzijdige regionale economie die de omschakeling naar een meer gevarieerde, duurzame economie dwarsboomt. Bovendien wordt de regio onnodig gevoelig voor conjunctuurveranderingen en de hiervoor genoemde bedreigingen van de luchtvaart.

De groei van de vorige eeuw kan niet worden herhaald. Voorkom capaciteitsproblemen op de luchthaven, een eenzijdige economische opbouw, mislukte projecten, leegstand en kapitaalvernietiging.

Richt het beleid op een duurzame toekomst

Wij stellen voor dat de overheid het beleid over Schiphol in de regio heroverweegt.

(1) Maak duidelijk dat Schiphol niet kan doorgroeien na 2020. Stel bij het definitief invoeren van de Aldersafspraken een permanente cap op het luchtverkeer in, die is afgeleid uit de huidige gelijkwaardigheidscriteria, dan wel het afgesproken 2+1 baangebruik. Tijdens de groei naar de cap en uitplaatsing van leisureverkeer kan het netwerk nog wel worden uitgebreid.

(2) Een cap is een goede basis voor versterking van de netwerkkwaliteit, namelijk door het Europese hispeed-netwerk op Schiphol aan het luchtvaartverkeer te koppelen en geleidelijk vluchten in West Europa te vervangen door veel klimaatvriendelijkere en even snelle hogesnelheidstreinen.

(3) Laat eventuele verbeteringen in geluidhinder na het bereiken van de cap volledig aan het woon- en leefklimaat ten goede komen, niet aan verhoging van de cap.

(4) Maak de regio niet volstrekt afhankelijk van alleen maar luchtvaart, maar streef naar een veelzijdige economie, waarin duurzaamheid en energietransitie behoorlijke kansen krijgen.

(5) Maak van kroonjuweel Schiphol geen risicovolle economische ruggengraat voor een verregaande urbanisatie van de MRA. Volg de adviezen op van het Planbureau voor de Leefomgeving en het College van Rijksadviseurs die wel met de trendbreuk rekening houden, namelijk verduurzamen, energietransitie, economische consolidatie, geen grootschalige masterplannen en geen onnodige schaalessprongen.

(6) Stel een onafhankelijk onderzoek in naar de gevolgen van een te eenzijdige economische ontwikkeling in de Randstad, de invloed van prijsstijgingen en toenemende uitstoot van broeikasgassen in de luchtvaart en de mogelijkheden het netwerk te verbeteren onder een permanente cap voor het luchtverkeer.

(7) Richt het overheidsbeleid op de ontwikkeling van een duurzaam, klimaatvriendelijk netwerk van internationale verbindingen, dat niet alleen door luchtvaart wordt bediend, maar ook door andere vervoermodaliteiten en zelfs door digitale communicatie.

1. Overheidsplannen voor Schiphol

De overheid is vaag over de vraag of Schiphol na 2020 moet doorgroeien, maar de plannen doen vermoeden dat op doorgroei wordt gemikt.

Uitbreiding terminals

De Schiphol Group wil de capaciteit van de terminals aanzienlijk uitbreiden, naar verluidt om het huidige aantal passagiers (50 miljoen met 450.000 vliegtuigbewegingen) te kunnen verhogen naar 75 miljoen (meer dan 650.000 vliegtuigbewegingen) in 2025.



Economische agenda Noord-Holland

De provincie Noord-Holland richt zich op het duurzaam versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), met daarinbinnen de Schipholregio. De MRA is een bestuurlijk samenwerkingsverband van de stad Amsterdam met de lokale en regionale overheden in het noordelijke deel van de Randstad, dat sinds eind 2007 bestaat.

Schiphol is een cruciale concurrentiefactor van de MRA, vanwege de werkgelegenheid en het netwerk van rechtstreekse internationale verbindingen dat de metropoolregio toegankelijk maakt voor internationaal opererende bedrijven en kenniswerkers. "Daardoor blijft de metropoolregio aangesloten bij de internationale concurrenten".

Duurzaamheid is in dit beleid een leidend principe, wat onder meer blijkt uit de keuze voor 'toekomstbestendige' clusters waaronder duurzame energie. Kerosine behoort niet tot duurzame energie, zelfs biokerosine zal door uitstoot van NOx en waterdamp nog minstens evenveel broeikasgassen uitstoten als CO₂¹. Luchtvaart is daarom niet toekomstbestendig. Kennelijk is dit voor het provinciebestuur geen belemmering om luchtvaart een dominante economische rol toe te kennen. Want luchtvaart moet volgens de provincie in de Schipholregio de enige economische activiteit worden die er toe doet. Het behoud en versterken van de netwerkqualiteit worden van groot belang geacht voor "de internationale concurrentiepositie". Gezien de keuze voor luchtvaart bedoelt de provincie daarmee kennelijk de felle concurrentie in de luchtvaartmarkt op het gebied van transferpassagiers en op het gebied van het aantrekken van luchtvaartgebonden be-

drijven die de thuismarkt voor passagiers en luchtvracht versterken: "De economische activiteiten in dit gebied moeten een duidelijk relatie hebben met de luchtvaartoperatie, zoals activiteiten in de luchtvrachtketen en de "primaire doelgroep (van) bedrijven die internationaal georiënteerd zijn. Dat zijn bedrijven die gericht zijn op of een binding hebben aan internationale markten waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen in combinatie met een grootstedelijk milieu (o.a. kennis, creativiteit, hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn". In de Luchtvaartnota wordt deze sector luchtvaartgebonden genoemd. Kortom: de provincie kiest concreet voor luchtvaart als enige economische activiteit en niet voor (concurrentie in) andere economische activiteiten in deze regio.

Het provinciebeleid onderkent dat toekomstige tekorten aan beroepsbevolking een beperkende factor worden voor het verbeteren van de concurrentiepositie, maar verbindt hieraan geen concrete gevolgen voor de uitbreiding van de luchtvaartgebonden sector.

SMASH

Sinds begin 2012 wordt onder leiding van het ministerie van I en M gewerkt aan de structuurvisie voor Schipholregio, waaronder Amsterdam en Haarlemmermeer, onder de term SMASH. Men gaat er van uit dat de "airport corridor de economische ruggengraat van de metropoolregio" moet worden². Er wordt gekozen voor maximale ruimte voor verstedelijking en toename van hinder. "Veel van de geplande woningbouwgebieden zullen immers nu of in de toekomst binnen een 52dB(A)Lden contour vallen, maar het SMASH-team acht deze hinder acceptabel." In het buitengebied wordt gekozen voor minimale extra hinder en blijft er eveneens milieuruimte over voor de ontwikkeling van Schiphol.

Er wordt geanticipeerd op de aanleg van de Parallele Kaagbaan, waardoor er ruimte voor verstedelijking wordt gevonden op de as Amsterdam - Aalsmeer (in het verlengde van de Aalsmeerbaan). Kennelijk moet een nieuwe parallelle Kaagbaan de Aalsmeerbaan vervangen, maar het kan ook uitmonden in een permanente uitbreiding van de baancapaciteit.

Termen als "ruimte voor de ontwikkeling van Schiphol", "vergroting van de catchment-area van Schiphol". "meer ruimte voor de verdere ontwikkeling van de hubfunctie van de luchthaven" en "Voor Amsterdam (...) extra geluidhinder door vliegverkeer voor lief (nemen)" duiden er op dat men in SMASH uitgaat van voortgezette groei van het luchtverkeer van Schiphol, met toename van de geluidhinder. Een gevolg is dat de geluidscontouren groter worden. Woningbouw wordt daardoor bemoeilijkt, maar "voor een positieve bijdrage aan het (internationale) vestigingsklimaat van de regio worden landschappelijke woonvormen in gebieden met bewezen kwaliteiten toegestaan: in 't Gooi, langs de Vecht, de Binnenrand van Kennemerland en de Bollenstreek."

2. Trendbreuk in de welvaart

Een groot deel van de wereld heeft vooral door de alsmaar toenemende arbeidsproductiviteit een welvaartsniveau bereikt als nooit tevoren. Het gebruik van fossiele brandstoffen en de ruime beschikbaarheid van andere grondstoffen hebben de arbeidsproductiviteit een enorme sprong voorwaarts gegeven. Door hun hoge energiedichtheid waren steenkolen en aardolieproducten ook erg geschikt om voertuigen voor te stuwten. Dat gaf een grote impuls aan de internationale arbeidsverdeling, zodat de voortbrenging van goederen en diensten plaats kon gaan vinden waar dat geografisch het meest efficiënt was. De scheepvaart, het wegverkeer en de luchtvaart zijn hier ieder hun eigen rol in gaan vervullen.

Welvaart is de mate waarin de behoeften met de beschikbare middelen kunnen worden bevredigd³. We nemen hier welvaart in ruime zin als uitgangspunt omdat welvarende mensen ook behoefte hebben aan gezondheid, woongenot en kwaliteit van de leefomgeving. Bij economische groei moet niet alleen naar werk, inkomen en andere maatschappelijke baten worden gekeken, maar ook naar de risico's en maatschappelijke kosten die met economische groei gepaard gaan en de kwaliteit van de leefomgeving aantasten.

Ruwe olie wordt schaars en duur

Volgens energiedeskundigen zijn er voor de komende decennia nog voldoende voorraden fossiele brandstoffen aanwezig. Er zijn echter bedreigingen.

De uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen die bij de verbranding van fossiele brandstoffen vrijkomt, leidt tot een onaanvaardbare opwarming van de aardse atmosfeer, die uiteindelijk ook tot grote economische schade zal leiden en tot welvaartvermindering zal leiden.

De gemakkelijk winbare voorraden ruwe olie zijn erg geslonken. Volgens sommige deskundigen heeft de olie al in 2010 gepiekt⁴. Een *Working Paper* van IMF meldt dat de olieprijs door een combinatie van toenemende geologische tekorten aan conventionele olie en veel duurdere winning uit alternatieve bronnen met nieuwe technologie, het komende decennium bijna zal verdubbelen.⁵ Goldman Sachs noemt de situatie zorgwekkend, ook zonder escalatie van het conflict met Iran. De productie in Saoedi-Arabië ligt op het hoogste niveau in dertig jaar, Libië keert terug naar de markt en nog steeds vormen er zich geen voorraden. Het extra aanbod van olie wordt onmiddellijk door de markt geabsorbeerd. De wereld verkeert volgens Goldman Sachs "in de unieke situatie dat er nauwelijks mogelijkheden zijn om op korte termijn meer olie uit de grond te pompen, terwijl het wereldwijde economische herstel nu pas echt vaart krijgt." Het zal steeds meer energie en geld kosten om de resterende voorraden aan te spreken. De winning van olie uit teerzanden bijvoorbeeld, gaat gepaard met een hoge uitstoot van CO₂ en veel onherstelbare schade aan het milieu. Daarnaast nemen de risico's bij de winning van olie toe. De olieramp in 2010 in de Golf van Mexico is daar een treffend voorbeeld van. Shell zet daarom ook in op aardgas, maar de productie van kerosine daaruit is duur.

Deze ontwikkeling heeft zich nog nooit eerder voorgedaan, zodat de mensheid er geen ervaring mee heeft kunnen opdoen. Nederland is in 2012 nog voor 94 procent afhankelijk van fossiele energiebronnen; olie maakt daar het grootste deel van uit. Omschakelen en aanpassen kost decennia en honderden miljarden aan investeringen

De vraag naar olie (85 miljoen vaten per dag) wordt gedekt door productie van conventionele ruwe olie (65 miljoen vaten per dag) en onconventionele olie, namelijk 20 miljoen vaten per dag uit teerzand-, schalie-, diepzee-, arctische en biologische bronnen. Die olie is gemiddeld drie keer zo duur als conventionele ruwe olie. De conventionele olieproductie daalt jaarlijks met 3 tot 4 miljoen vaten per dag, onconventionele olieproductie stijgt met 1 tot 1,5 vaten per dag. De totale productie daalt dus, terwijl intussen de vraag stijgt. Het sterk oplopende tekort moet worden gedekt door energiebesparingen, olieproductie uit aardgas en elektriciteit uit al of niet groene bronnen.

Tekorten aan olie komen het hardst aan in de vervoersector, die 70% van de mondiale vraag voor zijn rekening neemt. De luchtvaart kan het olietekort alleen compenseren met onconventionele olie en kerosine uit aardgas. De huidige productiecapaciteit van olie uit aardgas dekt nog slechts 1% van de luchtvaartbehoefte. Om de snelle groei van luchtvaart op te vangen zijn jaarlijks zes grote fabrieken (elk 20 miljard dollar) nodig die kerosine uit aardgas produceren, terwijl intussen ook op biokerosine uit algen wordt overgegaan. Intussen is al gebleken dat afgewerkte frituurvetten geen realistische optie zijn. Bij sterk toenemende olietekorten en productiekosten zal de prijs van kerosine in de komende decennia aanzienlijk oplopen.

Grondstoffen worden schaars en duur

Ook grondstoffen zullen door dreigende schaarste duurder worden. Op dit moment stelt China zeldzame metalen voor de eigen industrie veilig. Tekorten zullen een rem op de productie en de welvaart zetten in de gehele wereld. Landen die voor hun industrie afhankelijk zijn van de import van grondstoffen zullen bij toenemende vraag en prijs steeds meer door middel van recycling in de behoefte gaan voorzien. Dat betekent dus minder transport uit exotische oorden, maar meer transport binnen het eigen land of het eigen continent.

Veranderingen in de welvaartsverdeling

De wereldbevolking omvat 7 miljard mensen in 2011. Elke dag komen er circa 209.000 mensen bij. Meer dan de helft van de huidige wereldbevolking leeft in Azië. Zonder groei van de bevolking legt de huidige populatie al een groot beslag op voedsel, drinkwater en grond- en brandstoffen. De ontwikkelingslanden zullen hun aandeel in de welvaartstoename opeisen. De economische ontwikkeling van de BRIC-landen laat zien hoe snel dat kan gaan. De voorraden brandstoffen, grondstoffen, water en landbouwareaal zullen uiteindelijk niet toereikend zijn voor een welvarende wereldbevolking als er geen grondige veranderingen komen in de consumptie en productie. De welvaart in de westerse landen kan zich niet meer verder ontwikkelen in het tempo van de afgelopen eeuw. Onze economie staat voor een keerpunt.

Beperkte economische groei in Nederland

Oud thesaurier-generaal Korteweg en DNB-president Knot wijzen er op dat de bevolkingsgroei van Nederland over enige tijd tot stilstand komt en dat de economische groei dan zal worden beperkt tot de hogere arbeidsproductiviteit van ongeveer 1,5% per jaar. Deze ingrijpende trendomkering zou in economische en ruimtelijke toekomstplannen met betrekking tot Schiphol als dominante factor moeten worden meegewogen. Maar is dat ook gebeurd?

3. Risico's voor Schiphol

3.1. Schiphol als motor van de economie

Volgens LVNL-directeur Paul Riemens⁶ ontwikkelde de KLM, gedwongen door schaalvergroting in de luchtvaart en een te kleine thuismarkt, het concept van Schiphol als overstapluchthaven. De fase van 1950 tot 1990 stond in het teken van bilaterale verdragen met als belangrijkste het 'Open Skies'-verdrag met de Verenigde Staten. Het veroveren van de wereld door het verkrijgen van landingsrechten stond centraal. De Nederlandse overheid creëerde daarmee (in innige samenwerking met de luchtvaartsector) de mogelijkheid van de ontwikkeling van Schiphol tot een internationale hub, die "een disproportionele groei van de KLM en de Luchthaven Schiphol" heeft opgeleverd.

In 2011 omvatte het luchtverkeer 420.000 vluchten met bijna 50 miljoen passagiers en 1,5 miljoen ton luchtvracht. Het aantal vluchten van vrachtvliegtuigen was met 4% gering, maar voor zover het om nachtvluchten gaat is de impact op het leefklimaat relatief zeer groot. Het overgrote deel van de luchtvracht (94%) wordt van en naar intercontinentale bestemmingen vervoerd.

De luchthaven levert circa € 8 miljard aan toegevoegde waarde en biedt direct en indirect aan 121.000 mensen werk. Schiphol wordt met recht een van de motoren van de Nederlandse economie genoemd.

Voor de omringende gemeenten Amsterdam, Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn is Schiphol bovendien een echte banenmotor. De 'Airportcity' wordt door bijna 600 bedrijven en circa 60.000 mensen 24/7

draaiende gehouden. Van deze bedrijven werkt 43% in de vervoerssector.

Het netwerk

De luchtvaartsector heeft in de Nederlandse economie een zeer belangrijke plaats verworven. Deze sector past goed in de internationaal georiënteerde Nederlandse economie, waarin vervoer een cruciale rol vervult. De KLM en Schiphol zijn er in geslaagd om een volwassen internationaal netwerk van circa 300 bestemmingen op te bouwen en te onderhouden, dat in Europa een sterke positie inneemt.

Behoud van dit netwerk is niet alleen voor de luchtvaartsector zelf, maar ook voor de Nederlandse vervoerseconomie van groot belang. De wereld is uitstekend bereikbaar voor zakelijke passagiers en luchtvracht en Nederland is goed toegankelijk voor buitenlandse toeristen en zakenmensen. Het netwerk maakt van Nederland, en zeker de Metropool Regio Amsterdam, een toplocatie waar internationale bedrijven zich graag vestigen. Niet alleen door Schiphol, maar ook het belastingregime, de goedkope huisvesting, het stabiele sociale klimaat, de uitstekende ITC-infrastructuur, het opleidingsniveau en de talenkennis van de Nederlandse werknemers⁷. De regio Amsterdam huisvest in 2010 1.900 internationale bedrijven met meer dan 139.000 werknemers. Hieronder bevinden zich multinationals uit binnen- en buitenland: Philips, Akzo Nobel, Arcades, Microsoft, Yamaha en Boeing.

3.2. Overheid wil groei van Schiphol stimuleren

Ondanks de disproportionele groei en de al bereikte sterke positie van Schiphol pleit Riemens⁸ voor hernieuwing van de samenwerking uit de jaren negentig om Schiphol een tweede grote groei-impuls te geven. Hij waarschuwt voor neergang als de luchtvaartactiviteiten van Schiphol niet meer groeien, maar geeft daarvoor geen overtuigende argumenten. De Schiphol Group wil alvast de terminalcapaciteit uitbreiden en er heeft al een reservering voor een parallelle Kaagbaan plaatsgevonden.

De provincie Noord-Holland volgt de Luchtvaartnota in haar beleid om de netwerkqualiteit van Schiphol te versterken met een grotere zakelijke thuismarkt. Daarom kan die versterking worden opgevat als streven naar vergroting van het netwerk en het luchtverkeer. Het gaat om economische activiteiten in de Schipholregio die een duidelijk relatie hebben met de luchtvaartoperatie. De primaire doelgroep bestaat uit bedrijven die internationaal georiënteerd zijn, waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen in combinatie met een grootstedelijk milieu belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn.

Het netwerk van internationale verbindingen van Schiphol is met 300 bestemmingen nu al volgroeid en minstens even groot als die van andere hubs. Het is fijnmazig en bestrijkt alle belangrijke bestemmingen in de wereld. Vergroten van dit netwerk is zeker in het belang van de luchtvaartsector, maar hoe staat het met het maatschappelijk belang? Dit beleid plaatst de overheid in dezelfde steunverlenende rol als in de groeiperiode van Schiphol voor 1990. Het verschil is dat nu toename van luchtverkeer na 2020 direct leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het leefklimaat van omwonenden, zodat men zich kan afvragen of de welvaart wel met deze overheidssteun wordt gediend. De overheid moet er ook voor zorgen dat het leefklimaat zo goed mogelijk wordt beheerd. Een tweede risico is dat de aanvankelijk toegenomen vraag uit de Schipholregio noopt tot investeringen in de infrastructuur op en rondom de luchthaven Schiphol. Als daarna de vraag naar luchtvaart inzakt vanwege de sterk toenemende vlieggkosten, moeten deze investeringen vervoegd en met verlies worden afgeschreven.

3.3. Limieten van Schiphol

Schiphol zal in afzienbare tijd zijn limieten bereiken op het gebied van geluidhinder, baancapaciteit en waarschijnlijk ook de luchtruimcapaciteit.

Voorlopige cap tot en met 2020

De groei van Schiphol heeft tot een aanzienlijke toename van klachten over geluidhinder geleid, wat heeft geleid tot het systeem van wettelijke handhavingpunten. Toen dat begon te knellen moest het overleg tussen luchtvaartsec-

tor en de regiobewoners aan de Alderstafel soelaas bieden. De 35 handhavingpunten worden vervangen door het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel. Beide zijn gebaseerd op de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria voor aantallen gehinderde woningen en personen in binnen- en buitengebied. De eerste afspraak was dat Schipholverkeer tot en met 2020 mocht blijven groeien, maar niet boven 580.000 vluchten. Volgens het Aldersakkoord van 2008 en de Luchtvaartnota 2009 moest het netwerk van

internationale verbindingen preferent worden en zullen 70.000 leisuervluchten (charters en low-budget) naar regionale luchthavens worden uitgeplaatst. Dan kan het netwerk dus groeien tot hoogstens 510.000 vluchten in 2020. Als in 2011 (met 420.000 vluchten) een volledige uitplaatsing zou hebben plaatsgevonden, omvatte het netwerk toen 350.000 vluchten. Dat netwerk kan dan nog met 160.000 (46%) tot hoogstens 510.000 vluchten per jaar groeien.

Gelijkwaardigheidscriteria

De wettelijke gelijkwaardigheidscriteria laten in het gebied rond Schiphol waarschijnlijk minder dan 510.000 vluchten toe. Het oprekken van de gelijkwaardigheidscriteria is politiek gezien wel mogelijk, maar dat zou neerkomen op contractbreuk. Het Aldersakkoord tussen luchtvaartsector en regiobewoners kan niet zonder meer terzijde worden gelegd. De omwonenden zullen alles in het werk stellen om dat te voorkomen.

Baangebruik

Het Aldersakkoord bevat ook een spelregel voor het gebruik van de vijf startbanen, namelijk 2+1 baangebruik. Er mogen steeds slechts drie (een enkele keer vier) banen tegelijk worden gebruikt voor starten en landen. De pieken in aantallen starts en landingen overdag worden bij toenemend luchtverkeer steeds breder, komen dichter bij elkaar te liggen en gaan elkaar overlappen. Dat veroorzaakt capaciteitsknelpunten en vertragingen, waardoor de kwaliteit van het netwerk zal teruglopen. In de loop van 2012 wordt aan de Alderstafel besproken welk maximum aantal vliegtuigbewegingen daar bij hoort.

3.4. Bedreigingen voor luchtvaart

De overheidsplannen maken een complete regio afhankelijk van de kansen en bedreigingen van één economische activiteit, namelijk luchtvaart. Hoe staat het met de toekomst van de luchtvaart in Nederland? Die hangt sterk af van de mondiale luchtvaart. ICAO verwacht dat deze nog decennia lang met zo'n 5% per jaar zal groeien. Het is echter de vraag of deze zonnige toekomst zich werkelijk zal manifesteren. De vraag zal worden afgeremd door duurere olie en kerosine, maar op den duur ook door de noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen in hoge mate te reduceren.

Hogere brandstofprijzen

De in hoofdstuk 2 besproken prijseffecten door toenemende schaarste van ruwe olie hebben een impact op de wereldeconomie, en zeker op die van de westerse landen. Als daardoor recessieverschijnselen ontstaan en aanblijven, zal de luchtvaart daar zeker een terugslag van ondervinden, wat de vraaggroei zal afremmen. Particulieren en zakenlieden worden selectiever in hun keuze voor lange reizen.

Dezelfde prijseffecten maken kerosine veel duurder, waardoor het vliegen duurder zal worden. Ook dat verlaagt de vraag naar luchtvaart.

Verminderen uitstoot broeikasgassen

De noodzakelijke omschakeling naar biokerosine zal moeizaam en kostbaar zijn; daarna zullen resterende broeikasgassen als niet te reduceren NOx en waterdamp nog minstens evenveel opwarming veroorzaken als alleen CO₂. De noodzaak om vliegtuigen minder milieubelastend te maken wordt steeds groter. Uit een studie van John Whitelegg en Howard Cambridge van de Britse universiteit van York is gebleken dat de constante toename van het luchtverkeer één van de grootste milieuproblemen van het moment is en een serieuze bedreiging van het mondiale klimaat betekent. De luchtvaartindustrie veroorzaakte nu al 300 miljoen ton aan broeikasgassen. In de voorbije

Luchtruimgebruik

Het gebruik van het luchtruim rond Schiphol gaat op de schop, omdat het overbelast, verouderd en inefficiënt is. Ook moet het worden aangepast bij een nieuwe Europese luchtruimindeling, Single European Skies. Er komen nieuwe vlieghoogten, uitvliegroutes en vaste naderingsroutes rond Schiphol. Nu al waarschuwt de sector er zelf voor dat de externe veiligheid in gevaar komt bij verdere toename van het luchtverkeer⁹. Schiphol liep al in 2009 (405.000 vluchten) tegen verschillende capaciteitslimieten van het luchtruim en het banenstelsel aan.

Volgens I en M¹⁰ zullen die limieten bij 510.000 vluchten veelvuldig worden overschreden als er geen maatregelen worden genomen. Knelpunten zijn de al genoemde baan-capaciteit bij 2+1 baangebruik (deel van het Aldersakkoord), de capaciteit van de Schiphol TMA, de capaciteit van het luchtruim direct daarboven (ACC) en de luchtruimcapaciteit bij de drie Initial Approach Fixes (aanvliegpunten op de rand van de TMA), waaraan een vierde wordt toegevoegd. Een maximum capaciteit kan bovendien niet volledig worden gebruikt, omdat er altijd reservecapaciteit moet zijn om verstoringen op te vangen. Anders komt de connectivity rate (snelheid waarmee passagiers kunnen overstappen) in gevaar. Het ministerie van I en M doet in deze Luchtruimvisie nog geen concrete uitspraak over de maximum capaciteit van het luchtruim rond Schiphol. Verwacht mag worden dat doorgroei van Schiphol na 2020 zeer discutabel is.

20 jaar is het aantal vluchten verdubbeld en het aantal gevlogen kilometers zelfs verdrievoudigd. Dat proces zet zich voort en uiteindelijk zal de mondiale luchtvaart een van de grote oorzaken van de opwarming worden

Volstrekt nieuwe brandstoffen die weinig broeikasgassen uitstoten, zoals waterstof, blijken niet toepasbaar te zijn. Bovendien vormt waterstof ook waterdamp.

In 2000 heeft Airbus met het 26 maanden durende Cryoplane Project onderzocht of passagiersvliegtuigen aangedreven kunnen worden met het zeer schone en in principe onbeperkt beschikbare waterstof. Omdat de energiedichtheid van waterstof veel minder is dan die van kerosine en bovendien onder hoge druk vervoerd moet worden om deze brandstof vloeibaar te houden, bleken de technische problemen zo groot dat het project gestopt is.

Er zal zeker druk ontstaan om het vliegen zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door de ticketprijzen aanzienlijk te verhogen. Mocht echter door oplopende olieprijs de vraag naar luchtvaart spontaan teruglopen en misschien zelfs in krimp uitmonden, dan zal dit effect zich minder sterk manifesteren. Hoe dan ook, een ongebreidelde groei van de luchtvaart in de komende decennia is zeer twijfelachtig. Vliegen wordt duurder.

Voor de economie hoeft dat geen bezwaar te zijn. Toeristen zullen hun bestemming dichterbij huis zoeken, zakenmensen en particulieren zullen selectiever gebruik maken van vliegtuigen. Voor vervangende communicatie is internet ook uitermate geschikt!

De KLM heeft eind maart 2012 bepaald dat het personeel de noodzaak van dienstreizen meer moet aantonen en dat vaker e-mail en de telefoon moeten worden gebruikt. Voor dienstreizen in de business-class gelden strengere voorwaarden. De kans is groot dat andere ondernemingen dit voorbeeld volgen.

Too big to fail

Het teruglopen van de vraag naar luchtvaart zal zich manifesteren in een wisselend patroon van groei en krimp, dat nauw samenhangt met de conjuncturele ontwikkelingen. Als een regio economisch alleen van luchtvaart en de daaraan verbonden activiteiten afhankelijk is, kan een periode van enige jaren krimp desastreuze effecten hebben op de financiële gezondheid van bedrijven en de werkgelegenheid. Als daarvoor in een periode van groei de luchtvaartgebonden sector zeer dominant geworden is, wordt deze te groot om bedrijven zonder meer failliet te laten gaan: "too big to fail". Ter wille van de werkgelegenheid zal de overheid zich gedwongen zien om kostbare maatregelen te nemen die de werkgelegenheid moeten redden. De verwachting dat de overheid de sector hoe dan ook zal steunen, lokt riskant ondernemersgedrag uit. Het is niet denkbeeldig dat door het grote belang van de luchtvaartsector een faillissement of een vertrek van een groot onderdeel uit die sector tot economisch rampzalige gevolgen leidt. De overheid kan zich gedwongen voelen om dergelijke onderdelen uit de luchtvaartsector financieel te steunen, ook als dat tot zeer grote financiële offers zal leiden. Het streven naar groei van de luchtvaartsector in de overheidsplannen roept dit financiële risico zelf op.

Op dit moment kampt Air India met een miljardenschuld. Met steun van de Indische overheid wordt Air India in de lucht gehouden.

3.5. Alles op één kaart

Op zichzelf zijn er geen bezwaren tegen de vestiging van luchtvaartgebonden activiteiten in de omgeving van Schiphol. Maar wel tegen het uitsluitend aantrekken van dergelijke ondernemingen ten nadele van andere economische activiteiten, waardoor de regio op onnatuurlijke wijze een zeer eenzijdig karakter krijgt. Aangezien Schiphol nog maar zeer beperkte groeimogelijkheden heeft en de toekomst van de luchtvaart door brandstofproblemen bedreigd wordt, ontstaat een regio die zeer afhankelijk wordt van het wel en wee van de luchtvaart en wat betreft werkgelegenheid over te weinig alternatieven beschikt. De luchtvaartsector heeft een grote behoefte aan kennis, arbeid en kapitaal om hun bedrijfsprocessen effectief aan te sturen. Naar mate deze productiefactoren aan Nederland of de Schipholregio onttrokken worden, zijn ze niet meer beschikbaar voor andere bedrijven of bedrijfstakken.

Als de luchtvaart een paar jaar krimpt of als internationale ondernemingen naar elders vertrekken omdat de omstandigheden daar gunstiger zijn (wat ook met belastingregime heeft te maken), dan ontstaat er leegloop. In een economie die meer veelzijdig is opgebouwd zijn veel meer alternatieven beschikbaar om dit soort effecten op te vangen.

De overheid kan deze bedreigingen van de luchtvaart niet voorkomen of compenseren, maar zij kan er wel voor zorgen dat in een regio die nu al sterk met luchtvaart is verbonden, juist andere economische activiteiten worden ontwikkeld die de gevolgen van tegenslagen in de luchtvaart kunnen opvangen en de werkgelegenheid kunnen redden. Dat is precies het tegengestelde van het huidige streven van de overheid.

3.6. Een achterhaalde trend

In de Economische agenda van de provincie Noord-Holland staat een tussenzin die profetische betekenis kan krijgen: "Deze afstemming (van werklocaties op de internationale markt) heeft een kwantitatieve component in de zin dat we niet meer locaties en bedrijfstakken ontwikkelen zien worden dan er behoefte aan is." Kennelijk worden hier de kantorenprojecten bedoeld die een grote leegstand hebben opgeleverd, omdat overheid en projectontwikkelaars een trend bleven volgen die niet met de werkelijkheid overeenkomt.

In de plannen voor de MRA lijkt men weinig oog te hebben voor de zeer beperkte groeimogelijkheden van Schiphol en de risico's van een daaraan opgehangen eenzijdige ontwikkeling van het bedrijfsleven en ruimtelijke inrichting. Leegstand van kantoren zal zich niet spoedig herhalen, maar wat te zeggen van reservering van bouwgrond voor luchtvaartgebonden ondernemingen die wegblijven? Over bouwgrond voor woningen die wegens de niet groeiende bevolking niet zullen worden gebouwd

of leeg blijven staan? Het probleem is niet slechts "een kwalitatieve afstemming". Het risico is veel groter. Deze megaontwikkeling berust op een tunnelvisie op luchtvaart en de mythe dat successen uit het verleden zich in de toekomst zullen herhalen.

Amsterdam heeft een dergelijke ervaring met de ontwikkeling van een zeehavenindustrie in de jaren zestig en zeventig, die Rotterdam naar de kroon moest steken. En dat in een haven die voor schepen met een diepgang van meer dan 20 meter (waaronder bulkcarriers) onbereikbaar was geworden door de Velsertunnel en waar een paar rederijen een monopoliepositie hadden opgebouwd die bij het instorten van de vaart op Indonesië de komst van moderne vrachtrederijen verhinderde. Een groot terrein werd gereed gemaakt voor het aantrekken van uitsluitend zeehavenindustrie en heeft jarenlang ongebruikt gelegen, terwijl Amsterdam tegelijk de vestiging van landbedrijven mondjesmaat toeliet wegens ruimtegebrek in en rond de stad.

4. Naar een robuuste economie

4.1. Netwerk van Schiphol consolideren

Naar een definitieve cap

De overheid maakt momenteel onvoldoende duidelijk of zij van plan is Schiphol na 2020 wel of niet te laten door-groeien. Volgens de huidige begrenzings aan Schiphol zal doorgroeien op tal van bezwaren stuiten, maar de plannen wekken de schijn dat er wel degelijk voortzetting van de groei wordt beoogd. Die onzekere situatie is hoogst ongewenst en moet spoedig worden beëindigd met een actualisering van het luchtvaartbeleid van de regering.

Het Aldersakkoord is tot stand gekomen na jarenlang onderhandelen tussen luchtvaartsector en omwonenden, die al in de jaren negentig in opstand zijn gekomen tegen het uit de hand lopen van luchtverkeer en geluidhinder. Dat akkoord is zo waardevol, dat het ook na 2020 onverkort moet worden gehandhaafd. De uit deze afspraken voortkomende begrenzing aan het luchtverkeer ligt op of onder 510.000 vluchten per jaar indien de meest recente vlootvernieuwingen worden meegerekend. Bij deze omvang veroorzaakt het luchtverkeer zeer veel geluidhinder, wat uit de statistieken van BAS blijkt, maar vanwege de gemaakte afspraken heeft de luchthaven ook draagvlak onder de bevolking. Momenteel houdt elke overheidsinstantie rekening met de Aldersafspraken. Een betrouwbare overheid kan ze niet zonder meer terzijde stellen of beleid ontwikkelen waarbij de grenzen via omwegen toch worden opgerekt of verlaten. Dan kunnen de overlegpartijen weer van voren af aan beginnen, vermoedelijk in een aanzienlijk minder constructieve sfeer. Het is voor het leefmilieu en het draagvlak voor Schiphol van zeer groot belang dat er een definitieve cap komt op de omvang van het luchtverkeer, gebaseerd op de gelijkwaardigheidscri-teria en afgesproken baancapaciteit voor 2020.

De geluidhinder van luchthavens is vele malen hoger en omvangrijker dan die van andere industriële- en vervoers-activiteiten, dus is er alles voor te zeggen om de hinder vanaf de inwerkingtreding van de cap alleen nog te laten afnemen. Indien na de vaststelling van de cap de geluids-productie door technologische verbeteringen van de luchtvaart wat afneemt, dienen deze verbeteringen uitsluitend het leefklimaat en de woningbouw ten goede te komen.

Aantal passagiers kan wel groeien

Het netwerk van luchtverbindingen van Schiphol behoort tot de grootste van Europa. De fusie van KLM met Air France heeft het nog eens extra groot gemaakt met het netwerk op Charles de Gaulle. Gezien de omvang en fijnmazigheid is een snelle uitbreiding niet echt noodzake-

lijk. Vergroting van de thuismarkt kan het netwerk minder afhankelijk maken van concurrentie door overige hubs in en buiten Europa, maar het kan ook op andere manieren worden versterkt. Zo kunnen hogesnelheidstreinen tot afstanden van meer dan 850 km het vliegverkeer vervan-gen. Schiphol kan met een kleine ingreep worden aange-slotten op de Duitse, Franse en Engelse hispeed-systemen. De luchtvaartmaatschappijen kunnen deze vervoerswijze in hun eigen netwerken opnemen door zakelijke deelname aan hispeed-netwerken. Door een enorme vergroting van het aantal treinpassagiers nemen de treinkosten af. Intussen zullen vliegtickets duurder worden vanwege de brandstofkosten. Bovendien zullen treinen volledig klimaatneutraal worden en vliegtuigen niet. De vrijkomende slots van korte vluchten kunnen voor ander luchtvaartverkeer worden gebruikt. Zo kan het totale netwerk in aantallen passagiers nog flink groeien, ook nadat de definitieve cap is bereikt. Voor die tijd zijn er mogelijkheden tot groei door uitplaatsing van leisuerevluch-ten (70.000) en door toename van het huidige luchtver-keer naar de uiteindelijke cap. De combinatie van deze drie uitbreidingsmogelijkheden maken bijna verdubbeling van het aantal netwerkpassagiers mogelijk. Bovendien kan Schiphol zo zijn catchment area aanzienlijk vergroten zonder toename van luchtverkeer.

De uitbreidingsmogelijkheden van het netwerk (in passa-giers) moeten niet snel worden opgebruikt door een snelle groei van luchtvaartgebonden activiteiten in de regio in gang te zetten, want dat leidt tot de nadelige economische gevolgen die in hoofdstuk 3 worden genoemd. Het is beter om deze groeiruimte te gebruiken om een langzaam groeiende markt van netwerkpassagiers te accommoderen, zodat Schiphol nog decennia lang een efficiënt wer-kend netwerk kan blijven onderhouden. Het gaat dan om geleidelijke toename van zakelijke en particuliere passa-giers uit de thuismarkt, bezoekende toeristen en transfer-passagiers op bestemmingen waarvoor ze geen gebruik van hogesnelheidstreinen kunnen maken.

Vervoer van luchtvracht

Voor luchtvracht heeft substitutie door landverkeer weinig zin, want de vrachtbestemmingen binnen Europa omvat-ten slechts 6% van de totale luchtvracht. Als luchtvaart duurder wordt zullen er spontane verschuivingen in het vervoer van luchtvracht plaatsvinden, bijvoorbeeld van lange naar kortere afstanden en van luchtvaart naar scheepvaart. Als daardoor het aandeel intercontinentaal afneemt, komen modaliteiten als trucks en treinen wel in beeld voor het vervoer binnen Europa.

4.2. Economie minder eenzijdig maken

Aan de luchtvaart wordt een te grote waarde toegekend voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie. Schiphol is weliswaar één van de motoren van de econo-mie, maar er zijn er nog veel meer. Er bestaan geen kerosinesoorten die volledig klimaatneutraal kunnen wor-den. Als Schiphol de belangrijkste economische factor (ruggengraat) van de MRA zou worden, loopt niet alleen de Schipholregio, maar de gehele metropoolregio gevaar. Mede met het oog op de trendbreuk in de welvaart zou eigenlijk luchtvaart juist minder dominant moeten worden gemaakt. Het is voor een veilige economische toekomst van de bevolking in de MRA van groot belang dat de

economie zich op andere topsectoren gaat richten, zoals ICT & Communicatietechnologie, duurzame energieop-wekking, duurzaam transport, duurzame landbouw, bos-bouw, veeteelt en (kweek-)visserij, op basis van voldoende innoverende opleidingsmogelijkheden.

Chipmachinefabrikant ASML meent dat bezuinigingen op innovatie en fundamenteel onderzoek de techsector hard kunnen raken. Ook waarschuwt het bedrijf dat er de komende jaren een 'schreeuwend tekort' zal ontstaan aan technisch personeel. Volgens ASML-topman Peter Wennink moet er niet gekort worden op uitgaven die naar fundamenteel onder-zoek en innovatie gaan.

4.3. Riskante schaa sprong voorkomen

De welvaart in Nederland lijkt op termijn niet zonder meer houdbaar te zijn. Meer innovatie, beter onderwijs en vergroening van de economie zijn nodig om de zorgen het hoofd te bieden. Dit blijkt uit Monitor Duurzaam Nederland 2011¹¹. De schaa sprong naar internationaal vervoer van goederen en passagiers staat haaks op vergroening van de economie. De vrijwel niet meer groeiende bevolking in het gebied van de MRA heeft behoefte aan een stabiele welvaart en behoud van een hoogwaardig leefklimaat waarin vlieghinder tot het uiterst noodzakelijke wordt beperkt. De doelen van de provincie Noord-Holland en de deelnemers aan SMASH wekken de indruk op toename van de welvaart te zijn gericht, maar bereiken vanwege de voorkeur voor luchtvaart en groei van Schiphol het omgekeerde effect: de economie wordt onevenwichtig en het leefklimaat wordt zwaarder belast. Het risico bestaat dat cruciale stappen in de besluitvorming vooral gericht zijn op de doeleinden van een beperkt aantal belanghebbenden en zich onttrekken aan de democratische controle van volksvertegenwoordigers en inspraakmogelijkheden van burgers. Voor het bereiken van een goed draagvlak onder de belangrijkste belanghebbenden, de bevolking,

moeten vertegenwoordigers van inwoners intensiever bij de ontwikkeling van de plannen worden betrokken. De huidige mogelijkheid voor het indienen van vrijblijvende zienswijzen op structuurplannen is niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat.

Andere toekomstvisie

Dat er wel degelijk een andere visie bestaat wordt duidelijk wanneer men de beleidsadviezen van het interdepartementale College van Rijksadviseurs¹² ter harte neemt. Het college heeft de actuele economische ontwikkelingen beoordeeld en komt tot de volgende adviezen:

- Een stop op verdere urbanisatie en loslaten van grootschalige masterplannen.
- Hergebruik van de ruimte en transformatie binnen bestaand urbaan gebied.
- Voorkomen van extra verkeersstromen wegens ondoordachte schaa sprongen.

4.4. Duurzame ontwikkeling

Duurzame economische ontwikkeling voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien¹³. Die verplichting hebben we tegenover onze nazaten. Behoeftbevrediging nu en in de toekomst is duurzaam als profit (productie en economische effecten), people (welzijn) en planet (leefmilieu) op een harmonieuze wijze gecombineerd worden¹⁴.

Duurzame ontwikkeling van de luchtvaart voorziet in de behoeften van de huidige generatie aan internationaal vervoer, zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheden van toekomstige generaties, om te voorzien in hun behoeften aan internationaal vervoer (profit en people) in een leefbaar milieu en klimaat (planet).

Uit het voorgaande betoog blijkt dat het huidige overheidsbeleid niet op een duurzame ontwikkeling van de economie is gericht, ondanks de waardevolle inspanningen van de luchtvaartsector om duurzamer en klimaatvriendelijker te worden. De economische balans van de regio wordt verstoord door de eenzijdige ontwikkeling van een luchtvaartgebonden bedrijfsleven. Er is geen effectief beleid voor het opvangen van de effecten van aanzienlijke prijsverhogingen van brandstoffen in de komende decennia, die de luchtvaart economie en daarmee de kwaliteit en fijnmazigheid van het netwerk van internationale verbindingen zal aantasten. Het beleid zwijgt over de aanpak van de aanzienlijke opwarming door non-CO₂ broeikasgassen uit verbranding van fossiele kerosine en bio kerosine in de stratosfeer. Met dit overheidsbeleid gebeurt juist het tegengestelde. *Met een krachtige ondersteuning van luchtvaartgroei draagt onze overheid er toe bij dat luchtvaart de belangrijkste oorzaak van de opwarming zal*

worden. Die groei zal alle effecten van het streven naar duurzaamheid teniet doen en ombuigen in een situatie die voor komende generaties zeer problematisch en ongewenst zal zijn.

De suggesties in deze nota (zie het volgende hoofdstuk) kunnen een aanzienlijke bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart. Het overheidsbeleid zou zich niet moeten beperken tot versterking en groei van het luchtvaartnetwerk, maar zich in bredere zin moeten oriënteren op *een duurzame ontwikkeling van gehele netwerk van internationale verbindingen dat noodzakelijk is voor een gezonde economie en maatschappij, nu en in de toekomst.*

Modaliteiten als hogesnelheidstreinen, klimaatneutrale snelbussen en de digitale snelweg (bijvoorbeeld video conferencing) moeten in dit netwerk een zo groot video mogelijk deel van de klimaatvriendelijke luchtvaart kunnen verdringen. Luchtvaart blijft desondanks onmisbaar voor maatschappelijk en economisch noodzakelijk vervoer over grote afstanden, maar gezien de grote impact op het milieu en klimaat moet dit zo selectief mogelijk worden gebruikt. De overheid kan dat stimuleren door onder andere de maatschappelijke kosten in rekening te brengen: de vervuiler moet betalen. Het huidige fijnmazige luchtvaartnetwerk voor bestemmingen buiten Europa is een waardevol bezit dat zo goed mogelijk moet worden behouden. Maar dat betekent niet dat het nog meer zou moeten groeien. Laat staan dat de gehele regionale economie aan die groei moet worden opgehangen. Er zijn andere economische ontwikkelingen, die veel duurzamer zijn en minstens evenveel (zo niet meer) werkgelegenheid en welvaart verschaffen.

5. Aanbevelingen

Voorkom capaciteitsproblemen op de luchthaven, een eenzijdige economische opbouw, mislukte projecten, leegstand en kapitaalvernietiging. Richt het beleid op dringend noodzakelijke economische en ecologische ontwikkelingen.

(1) Maak duidelijk dat Schiphol niet kan doorgroeien na 2020. Stel bij het definitief invoeren van de Aldersafspraken een permanente cap op het luchtverkeer in, die is afgeleid uit de huidige gelijkwaardigheidscriteria, dan wel het afgesproken 2+1 baangebruik. Tijdens de groei naar de cap en uitplaatsing van leisureverkeer kan het netwerk nog wel worden uitgebreid.

(2) Een cap is een goede basis voor versterking van de netwerkqualiteit, namelijk door het Europese hispeed-netwerk op Schiphol aan het luchtvaartverkeer te koppelen en geleidelijk vluchten in West Europa te vervangen door veel klimaatvriendelijkere en even snelle hogesnelheidstreinen

(3) Laat eventuele verbeteringen in geluidhinder na het bereiken van de cap volledig aan het woon- en leefklimaat ten goede komen, niet aan verhoging van de cap

(4) Maak de regio niet volstrekt afhankelijk van alleen maar luchtvaart, maar streef naar een veelzijdige economie, waarin duurzaamheid en energietransitie behoorlijke kansen krijgen.

(5) Maak van kroonjuweel Schiphol geen risicovolle economische ruggengraat voor een verregaande urbanisatie van de MRA. Volg de adviezen op van het Planbureau voor de Leefomgeving en het College van Rijksadviseurs die wel met de trendbreuk rekening houden, namelijk verduurzamen, energietransitie, economische consolida-

tie, geen grootschalige masterplannen en geen onnodige schaalsprongen.

(6) Stel een onafhankelijk onderzoek in naar de gevolgen van het huidige beleid en mogelijkheden tot verbetering. Mogelijke onderzoeksvragen zijn:

- *Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse economie en de luchtvaart van substantiële permanente prijsstijgingen van brandstof?*
- *Welke gevolgen heeft het ontwikkelen van een uitsluitend luchtvaartgebonden economie in de Schipholregio en de MRW?*
- *Welke maatschappelijke en economische gevolgen en risico's heeft de voorgenomen schaalsprong in de MRA en de Schipholregio?*
- *Hoe kan het netwerk van Schiphol in takt kan worden gehouden en kwalitatief worden verbeterd ten behoeve van het internationale vervoer, zonder het luchtverkeer te laten groeien na het bereiken van de cap rond 2020?*
- *Hoe kan in de MRA bij gelijkblijvende beroepsbevolking een duurzame en veelzijdige economie worden ontwikkeld waarin Schiphol en luchtvaartgebonden activiteiten een belangrijke rol blijven vervullen, maar niet dominant worden?*

(7) Richt het overheidsbeleid op de ontwikkeling van een duurzaam, klimaatvriendelijk netwerk van internationale verbindingen, dat niet alleen door luchtvaart wordt bediend, maar ook door andere vervoermodaliteiten en zelfs door digitale communicatie.

www.toekomstluchtvaart.nl

Noten

¹ Faber, van Velzen en van de Vreede (2009) *Hoe groen kunnen we vliegen De ontwikkeling van klimaatmissies van de luchtvaart en consequenties voor beleid*, rapport CE Delft.

Lee. (2012), *Aviation and Climate Change: Impacts and Trends*, Manchester Metropolitan University, UK

²http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=smash-bijlage-2&source=web&cd=2&sqi=2&ved=0CCwQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.hollandrijnland.nl%2Fvergaderingen%2Fpho-ruimte%2F15-02-2012%2F04-b-smash-bijlage-2-tekst-ruimtelijke-modellen.pdf&ei=xh5zT5L9BYuaOoCe4Ew&usg=AFQjCNG-183W3g4fE7sn8_1JuppwbHyokw

³ <http://nl.wikipedia.org/wiki/Welvaart>

⁴ Denktank van de Deutsche Bundeswehr <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,715138,00.html>

⁵ Benes et al. (2012) *The Future of Oil: Geology versus Technology* IMF Working Paper WP 12/109

⁶ P. Riemens, *Schiphol is groter dan Nederland*, proefschrift VU Amsterdam 2011, pag. 13-18 en 434

⁷ KPMG 2012 *Competitive Alternatives*

⁸ *Schiphol is groter dan Nederland*, pag 436-438

⁹ Baksteen, Dutch Expert Group Aviation Safety in HDC-media van 13 april 2012: "Het kabinet wil de luchtvaartveiligheid permanent verbeteren, ook bij een toename van het luchtverkeer. Maar het tegengestelde zal het geval zijn".

¹⁰ Ministerie van I en M, Bijlagerapport 3 van de consultatienota Luchtruimvisie 2012

¹¹ *Monitor Duurzaam Nederland 2011*, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 2011

¹² "Landschap, infrastructuur, ruimtelijke ordening en cultureel erfgoed vormen een onlosmakelijk geheel. Samen bepalen zij het aanzien en de kwaliteit van onze ruimte." Vanuit die gedachte is het College van Rijksadviseurs (CRA) in het leven geroepen. Het college bestaat uit vier deskundigen die elk zijn aangesteld door hun eigen departement: de Rijksbouwmeester (Infra en Milieu), de Rijksadviseur voor het Landschap (EL&I), de Rijksadviseur voor de Infrastructuur (Infra en Milieu) en de Rijksadviseur voor het Cultureel Erfgoed (OCW). Zij adviseren het rijk gevraagd en ongevraagd over belangrijke ruimtelijke onderwerpen en ontwerpthema's.

¹³ Brundtland (1987); <http://www.energie.nl/index2.html?ency/index.html>

¹⁴ Wikipedia (2012); http://nl.wikipedia.org/wiki/People_Planet_Profit