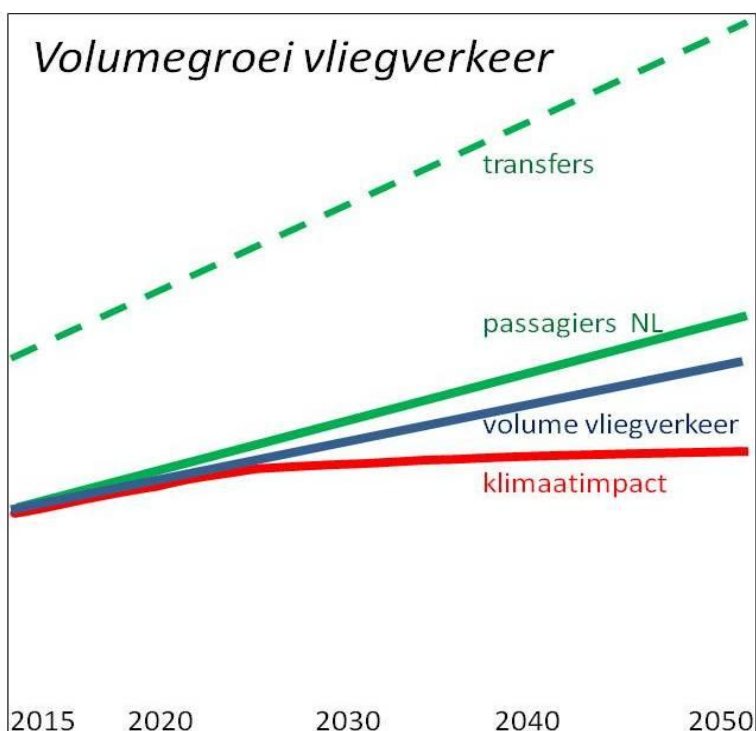
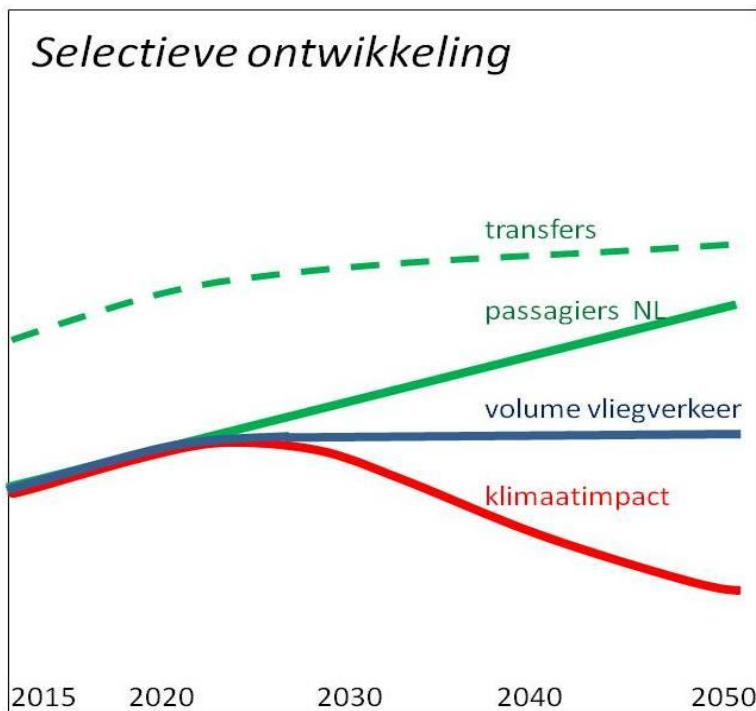


Quick Scan Schiphol na 2020

Samenvatting en conclusies



Het mainportbeleid voor Schiphol is al tientallen jaren op volumegroei gericht. Het kabinet lijkt dit te willen voortzetten. Dit leidt tot een verhoogde klimaatimpact die de reductie van de nationale emissies ernstig zal verstoren. Onder een permanent plafond kan de klimaatimpact van luchtverkeer Schiphol gehalveerd worden. Desondanks kan passagiersvervoer van en naar Nederland zo nodig verdubbelen. Daarom zijn minder transfers nodig op intercontinentale vluch-

ten. Voorwaarde is dat de carriers op Schiphol zich selectief op de thuismarkt richten en transfers alleen aantrekken voor zover noodzakelijk als aanvulling. Ook kan het netwerk met intercontinentale bestemmingen uitgebreid worden omdat leisurevluchten volgens de Aldersafspraken naar regionale luchthavens worden verplaatst.

Het advies '*Mainports voorbij*' van de *Raad voor de leefomgeving en infrastructuur* (RLI) plaatst echter vanuit het oogpunt van economie en ruimtelijke ontwikkeling vraagtekens bij voortzetting van dit 'volumedenken' en wijst op het belang van reductie van broeikasgasemissies. Als reductie in hoog tempo niet (tijdig) lukt, moeten andere sectoren in Nederland volgens het PBL de veel te hoge CO₂-uitstoot van de luchtvaart compenseren met nog veel meer reducties, zo dat al mogelijk is.

Dit mainportbeleid leidt tot aanzienlijke groei van een nog zeer lang aan fossiele energie gebonden bedrijfstak, met ongewenste groei van fossiele werkgelegenheid. Beide maken de Nederlandse economie kwetsbaarder in plaats van duurzamer en sterker. De extreem grote CO₂-uitstoot van het luchtverkeer op Schiphol (6,8% volgens het CBS, gelijk aan die van twee kolencentrales) is een direct gevolg van het mainportbeleid van de regering. Daarom moet de aanpak daarvan niet alleen aan ICAO en EU overgelaten worden. De regering moet haar verantwoordelijkheid nemen en de luchtvaart aan hetzelfde stringente reductiepad onderwerpen als de nationale economie, die zozeer van de ontwikkeling van Schiphol heeft geprofiteerd.

Quick scan

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart heeft een vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar een scenario "*Volumegroei*" van een ongebreideld groeiende mainport Schiphol en een scenario "*Selectieve ontwikkeling*" van Schiphol tot middelgrote hub die decennia lang ongeveer dezelfde connectiviteit biedt aan zakelijk en maatschappelijk Nederland, met een geringere impact op klimaat en leefomgeving. De

omvang en karakteristieken van het netwerk in 2015 vormen de uitgangssituatie, inclusief verplaatsing naar regionale luchthavens van uitgaande leisurevluchten, zoals vastgelegd in het Aldersakkoord. Vanaf 2015 worden voor de twee scenario's trends voor vliegverkeer en milieugevolgen geschetst tot 2050. Tot en met 2020 geldt in beide scenario's een plafond van 500 duizend vliegbewegingen en beperkt gelijktijdig gebruik van vier banen. In *Selectieve ontwikkeling* blijven deze beperkingen na 2020 gelden; in *Volumegroei* worden ze verruimd. Daardoor ontstaan aanzienlijke verschillen in de omvang van het luchtverkeer. De uitkomsten van de quick scan staan hieronder.

Volumeplafond voorwaarde voor reductie klimaatimpact

Zuiniger vliegen en andere maatregelen leiden alleen tot effectieve reductie van de klimaatimpact indien ze niet door volumegroei teniet worden gedaan. Daarom moet het volumeplafond op luchtverkeer na 2020 blijven gelden. Dit brengt het risico met zich mee dat op zeer lange termijn (na 2050) de overstapfunctie van Schiphol in het gedrang komt. Daar zouden te zijner tijd passende maatregelen voor genomen moeten worden, waaronder verhoogde inzet van hogesnelheidstreinen of beperkte verhoging van het plafond. Echter, op korte en middellange termijn hebben een volumeplafond en de daaruit voortvloeiende slotschaarste juist grote voordelen voor de netwerkoperatie (circa 75% van het luchtverkeer), die momenteel onder zware druk staat van concurrerende prijsvechters op Europa en binnenkort ook intercontinentaal. De voordelen zijn zeer talrijk:

- 1) Slotschaarste voorkomt dat prijsvechters op lucratieve intercontinentale netwerkroutes (bijvoorbeeld New York) zich op Schiphol vestigen en de continuïteit van netwerkcarriers in gevaar brengen.
- 2) Slotschaarste bemoeilijkt andere concurrenten om de homecarrier (Sky Team & partners) in de markt te verdringen. Zo is op Heathrow homecarrier British Airways tegenstander van uitbreiding met een derde baan.

Scenario Volumegroei

Luchtverkeer. Volgens de WLO-scenario's van CPB/PBL stijgt het aantal vliegtuigbewegingen van 450 duizend in 2015 naar 740 duizend in 2050. Boven circa 650 duizend vliegtuigbewegingen is de **parallele Kaagbaan** nodig.

Ondanks zuiniger vliegen en biokerosine neemt de klimaatimpact neemt met 20% toe van 6,8% van de nationale emissies in 2015 tot 8,2% in 2050 wat betreft CO₂. Daar komt de verhoging van het opwarmingseffect door non-CO₂ nog bij. Deze toename kan met ETS beperkt worden, maar dan zal ook de vraaggroei afnemen.

Economie. Het aantal passagiers van en naar Nederland **verdubbelt** van 35 miljoen tot 70 miljoen in 2050 (inclusief verplaatst naar regionale luchthavens). De met fossiele luchtvaart verbonden werkgelegenheid neemt met circa 60% toe.

Het aantal transfers verdubbelt van 23 miljoen naar 46 miljoen. Dat is noodzakelijk voor aanvulling in het sterk toegenomen aantal vluchten.

Bereikbaarheid. Het aantal intercontinentale bestemmingen kan toenemen van 134 in 2015 tot **300 in 2050**, terwijl ook de vliegfrequenties toenemen.

Scenario Selectieve ontwikkeling

Luchtverkeer. In dit scenario stijgt het aantal vliegtuigbewegingen van 450 duizend in 2015 naar 500 duizend op Schiphol plus 70 duizend op regionale luchthavens na 2020. Er is **geen extra Kaagbaan** nodig.

Dank zij zuiniger vliegen en biokerosine neemt de klimaatimpact met 50% af van 6,8% van de nationale emissies in 2015 tot 3,4% in 2050 wat betreft CO₂. Daar komt de verhoging van het opwarmingseffect door non-CO₂ nog bij. Met hogesnelheidstreinen en het ETS is extra reductie mogelijk.

Economie. Het aantal passagiers van en naar Nederland **verdubbelt** van 35 miljoen tot 70 miljoen in 2050 (inclusief verplaatst naar regionale luchthavens). De met fossiele luchtvaart verbonden werkgelegenheid neemt met bijna 30% toe.

Het aantal transfers neemt af van 23 miljoen naar 11 miljoen. Meer is niet nodig vanwege de verdubbelde thuismarkt.

Bereikbaarheid. Het aantal intercontinentale bestemmingen kan toenemen van 134 in 2015 tot **300 in 2050**, terwijl de vliegfrequenties **niet** toenemen

- 3) Slotschaarste op Schiphol stimuleert snel groeiende leisure- en low cost carriers hun heil te zoeken op luchthavens waar nog wel ruimte is. Dat bevordert een snelle verplaatsing. Vrijkomende slots op Schiphol moeten dan uitsluitend voor de netwerkoperatie bestemd worden.
- 4) Scharste aan de aanbodzijde voorkomt een prijsafkalving die voor de netwerkcarriers bedreigend is.

- 5) Netwerkcarriers kunnen hun winstgevendheid optimaliseren door het aantrekken van minder prijsgevoelig zakelijk passagiersvervoer, ook als de kosten van vliegtickets omhoog gaan.
- 6) Hogere winstgevendheid van netwerkcarriers bevordert de overgang naar zuinigere vliegtuigen, zeker als de overheid voor extra stimulansen zorgt.
- 7) Met winstgevende netwerkcarriers die zich op kwaliteit richten, kan Schiphol afstand nemen van de recente low budget wildgroei (ook van het bijbehorende low budget toerisme dat Amsterdam overstroomt) en zich als beste hub (niet de grootste) in Europa onderscheiden.
- 8) KLM/AirFrance kan eigen slots van Transavia benutten voor versterking van zijn marktaandeel in het netwerk.
- 9) Indien de EU een gelijk speelveld tussen luchtvaart en hogesnelheidstreinen schept, werkt slotschaarste als sterke stimulans om het spoornet aan het netwerk te koppelen en overstappers van en naar West-Europa per klimaatvriendelijke trein te vervoeren.
- 10) Bij matige vraaggroei van netwerkvervoer is investering in extra baan- en terminalcapaciteit voorlopig onnodig.
- 11) Luchtruim en baanstelsel worden niet tot de uiterste limiet belast, waardoor het risico op verstoringen en vertragingen (bijvoorbeeld in holding areas) wegens frequente piekbelasting beperkt blijft.
- 12) Het netwerk kan met circa 70% in omvang worden uitgebreid, zodat volledig ingespeeld kan worden op de mondiale economische ontwikkeling.
- 13) Zolang het netwerk de volledige vraag van zakelijke passagiers van en naar Nederland kan accommoderen (op kwalitatief hoogwaardige wijze), blijft Nederland wat betreft internationale bereikbaarheid zeer aantrekkelijk voor vestiging van buitenlandse ondernemingen. Wel moet worden bedacht dat andere vestigingsfactoren (waaronder belastingklimaat, infrastructuur en kwaliteit

van de leefomgeving) minstens even belangrijk, zo niet belangrijker zijn.

- 14) Met een luchthaven en een daaraan verbonden bedrijfsleven dat substantieel aan de reductie van de klimaatimpact bijdraagt kan Nederland zijn aandeel in het Parijse klimaatakkoord beter effectueren.

Conclusies

Selectieve ontwikkeling maakt reductie van de klimaatimpact mogelijk en levert toch vrijwel dezelfde bereikbaarheid en macro-economische voordelen op als volumegroei. Bij volumegroei is een extra Kaagbaan nodig en wordt de druk op de omgeving veel hoger, vooral om aanzienlijk meer transfers te vervoeren die wel aan het netwerk, maar weinig aan de economie bijdragen. Die investering levert geen extra macro-economisch voordeel op, maar slechts de noodzaak om 35 miljoen meer transfers te moeten aantrekken in een verdringingsmarkt met Turkije en de Golfstaten als nieuwe zeer grote concurrenten. Dit om een netwerk te exploiteren dat vermoedelijk groter wordt dan voor de connectiviteit nodig is, gezien de netwerken van nabije luchthavens en het spoornet van hogesnelheidstreinen. En gezien het feit dat connectiviteit in tal van vergelijkbare Europese steden zonder grote hub toch even positief wordt beoordeeld als in Amsterdam. De geringe meerwaarde van deze extra transfers voor de macro-economie is volstrekt niet in balans met deze infrastructurele investering en de grotere impact op milieu en klimaat van het extra luchtverkeer.

Dit vergelijkende onderzoek toont aan dat de door de Rli bepleite omslag van 'volumedenken' naar een noodzakelijke broeikasgasreductie een zeer aantrekkelijke beleidsoptie is, die het vestigingsklimaat en de nationale economie dezelfde voordelen te bieden heeft als de volumegroei van het mainportbeleid, maar het klimaat veel minder schade toebrengt en geen grote infrastructurele investerin-

gen vergt. *Selectieve ontwikkeling* als het nieuwe luchtvaartbeleid past aanzienlijk beter dan *Volumegroei* bij de uitdagingen die de luchtvaart en de samenleving wat betreft het klimaat in de komende decennia moeten aangaan.

Lees het [onderzoeksrapport](#) (ongeschikt voor smartphones)

Download de [Verantwoording](#) van het scenario-onderzoek (idem)