

Voorkom perverse effecten van de 50/50-regel op Schiphol

1 September 2015

Hans Buurma, voorzitter WTL

In 2016 komen er nieuwe wettelijke milieuregels en normen voor de vlieghinder van Schiphol. Een onderdeel daarvan, de 50/50-regel, moet na 2020 de milieuwinst wegens stillere vliegtuigen eerlijk verdelen over de luchtvaartsector (ruimte voor veel extra luchtverkeer) en de omgeving (minder geluidhinder). Helaas zal de omgeving juist schade ondervinden door de uitstoot van al dat extra luchtverkeer. Verander deze regel voor hij in de wet terecht komt.

Op 23 september zal de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Milieu een hoorzitting houden over de ontwikkeling van Schiphol onder de nieuwe milieuwetgeving. Tot en met 2020 mag het aantal vluchten niet uitstijgen boven een plafond van 500 duizend per jaar. Verdere groei is slechts mogelijk met een stillere luchtvloot. Met de Boeing Dreamliner lijkt dat kansrijk. Een luchtvloot die een paar decibel minder geluid maakt, zal milieuruimte scheppen voor een paar 100 duizend extra vluchten. Volgens het 50/50-beginsel zal deze milieuruimte evenredig worden verdeeld. De helft wordt vertaald in extra vluchten boven het plafond en de andere helft komt de woon- en leefomgeving ten goede. Eerlijke verdeling van milieuruimte klinkt heel democratisch, dus wie kan daar bezwaar tegen hebben?

Toch zijn er een serieuze bezwaren. Namelijk tegen ongewenste effecten die de verdeling helemaal niet zo eerlijk maken. De overheid beschouwt de 50/50-regel als prikkel die de luchtvaartsector moet aanzetten tot vermindering van vlieghinder. Door bijvoorbeeld vooral stillere vliegtuigen te kopen. Dat klinkt mooi. Er zal echter geen sprake zijn van eerlijke verdeling, eerder van benadeling van de omgeving. Die mag dan wel profiteren van een gedeeltelijke verbetering van de geluidhinder, maar tegelijk zullen omwonenden worden belast met de uitstoot van al die duizenden extra vluchten. De luchtvaart zal volgens IATA jaarlijks 1,5% minder kerosine gebruiken, maar de daaruit voortkomende uitstootvermindering van ongezonde stoffen en CO₂ weegt bij lange na niet op tegen de uitstoottoename door het luchtverkeer als gevolg van de 50/50-regel. Volgens onderzoekers van het Massachusetts Institute of Technology (2015) veroorzaakt uitstoot veel grotere schade onder omwonenden dan geluidhinder. En dan moet de gezondheidsschade van ultrafijn stof nog worden onderzocht!

Merkwaardig genoeg zal de luchtvaartsector ook zelf met een ongewenst effect worden geconfronteerd. Ruimte voor doorgroei boven het plafond van 500 duizend vluchten ontstaat pas als luchtvaartmaatschappijen miljoenen willen investeren in nieuwe, stillere vliegtuigen. De prikkel zou effectief zijn als die ruimte aan juist deze bedrijven wordt gegund. Dat onderscheid maakt deze volstrekt ongerichte prikkel echter niet. In principe zou elke luchtvaartmaatschappij op Schiphol in aanmerking komen voor extra vluchten, of deze nu wel of niet in stillere vliegtuigen heeft geïnvesteerd.

Deze ongelukkig uitvallende 50/50-regel moet worden veranderd in een effectieve prikkel, zonder de uitstoot van extra luchtverkeer die de gezondheid van bewoners nog eens extra bedreigt. Een financiële of andersoortige prikkel voor stiller en zuiniger vliegen is zowel voor de vlootvernieuwers van belang als voor de leefomgeving.

Het feit dat het luchtverkeer op Schiphol na 2020 niet boven het plafond zal uitkomen hoeft verdere groei van aantal passagiers niet te stuiten. Kijk naar wat al in Duitsland, Frankrijk, Spanje, China en Japan is begonnen. Wat in heel Europa zal gebeuren: het snel groeiende Europese spoornet van de hogesnelheidstrein zal aan het netwerk van luchtverbindingen worden toegevoegd. Met een verbeterde overstapmogelijkheid op Schiphol moet dat geen groot probleem zijn, mits de luchtvaartmaatschappijen hun netwerkbeheer daar op aanpassen. Ze zullen wachten tot het luchtverkeer over een paar jaar niet meer kan groeien. Ook hiervoor zou een prikkel nut afwerpen, al was het maar om de CO₂-uitstoot te verminderen. Parlementariërs nemen nu al de trein bij reizen onder 700 km, dat is een mooi begin.

Schiphol blijft zo een overstaphaven die er nog miljoenen passagiers bij kan hebben. Goed voor de economie. Geluidhinder en uitstoot zullen met moderne vliegtuigen geleidelijk verminderen. Goed voor de woon- en leefomgeving. Treinen stoten veel minder broeikasgassen uit dan vliegtuigen. Goed voor het klimaat. En dat alles met een kleine, effectieve ingreep in het nieuwe normenstelsel voor Schiphol.