

# Alternatief scenario voor Schiphol na 2020

---

De ondertekenaars van deze zienswijze verzoeken een milieuvriendelijk alternatief verkeersscenario in de m.e.r. NNHS Schiphol 2015 op te nemen met (1) een plafond van 500.000 bewegingen op luchtverkeer gedurende twee tot drie decennia na 2020, (2) zonder 50-50 regel in het LVB, parallelle Kaagbaan en tweede areaal, (3) met substantiële inzet van het Europese spoornet van hogesnelheidstreinen. Dat alternatief moet wat betreft milieueffecten worden vergeleken met een verkeersscenario voor dezelfde lange termijn waarin de 50-50 regel wel wordt toegepast.

## Alternatief versus 50-50 scenario

In de NRD<sup>1</sup> staat: "Voor het besluit tot wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) uitgevoerd die de milieueffecten van de 'voorgenomen activiteit' in kaart brengt." Deze betreft "de wijziging van het gebruik van de start- en landingsbanen volgens de regels van het nieuwe stelsel." (...)

"De aanleiding voor een nieuw stelsel was tweeledig. Enerzijds stagneerde de ontwikkeling van Schiphol omdat het stelsel met handhavingpunten het niet mogelijk maakte om de beschikbare milieurimte (begrensd door de criteria voor gelijkwaardigheid) volledig te kunnen benutten."

In tegenstelling tot het huidige stelsel schept het nieuwe stelsel met de 50-50 regel de mogelijkheid om het luchtverkeer binnen de gelijkwaardigheidscriteria gedurende lange tijd na 2020 nog aanzienlijk te laten doorgroeien boven het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. De luchtvloot wordt namelijk aanzienlijk stiller met vliegtuigtypes die veel minder geluid produceren. De milieueffecten van een dergelijk "50-50 scenario" op lange termijn omvatten meer dan geluidhinder en moeten derhalve ook in kaart worden gebracht. Als het mogelijke aantal vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan uitstijgen boven circa 550.000, ligt ook nog eens uitbreiding van Schiphol in het verschiep met een parallelle Kaagbaan en tweede areaal. Zowel de Schiphol Group als de overheid houden daar nu al rekening mee. De extra baan veroorzaakt tienduizenden extra gehinderden en het tweede areaal betekent een grote inbreuk op schaarse ruimte. De investeringen bedragen miljarden euro's. Deze effecten van de 50-50 regel op langere termijn mogen in het MER niet worden genegeerd; ze dienen te vallen onder de te onderzoeken reikwijdte.

Het door ons voorgestelde "alternatieve scenario" voor de lange termijn kan ongeveer dezelfde economische baten opleveren, maar is voor het milieu veel gunstiger dan het 50-50 scenario:

- De volledige vrijkomende geluidsrimte na 2020 komt de woon- en leefomgeving ten goede. Dit is des te meer van belang met het oog op de aanzienlijke bevolkingstoename en de daarvoor noodzakelijke woningbouw in de regio.
- Met een langdurig plafond op luchtverkeer zullen schadelijke milieueffecten zoals die van ultrafijn stof en broeikasgassen nauwelijks toenemen en worden de connectiviteit en externe veiligheid niet aangetast door een (te) hoge bezettingsgraad van het luchtruim rond Schiphol, de TMA.
- Door maximale substitutie van luchtvaart met hogesnelheidstreinen kan het internationale vervoer tussen Nederland en een groot deel van Europa op den duur klimaatneutraal worden, wat fors bijdraagt aan de reductie van CO<sub>2</sub> en de transitie naar hernieuwbare energie.
- De nadelige effecten van een parallelle Kaagbaan en een tweede areaal blijven uit.

Het alternatieve scenario is daardoor niet alleen aantrekkelijker dan het 50-50 scenario, maar minstens even gemakkelijk te verwezenlijken met een nu al goed bereikbaar spoornet dat onder auspiciën van de Europese Commissie nog aanzienlijk wordt vergroot. Het biedt een praktische en aantrekkelijke invulling van overheidsbeleid in tal van aspecten: vervoerseconomie met luchtvaart en hogesnelheidstreinen, woningbouw, milieu en klimaat.

In het alternatieve scenario kan de mainport Schiphol ook zeer adequaat aan de economie blijven bijdragen als **middelgrote, hoogwaardige en klimaatvriendelijke air-to-train hub**. Het is zinvol dit alternatief in het kader van de m.e.r. procedure te laten toetsen door onafhankelijke luchtvaart/milieudeskundigen.

Hilversum, 11 juli 2015

Hans Buurma, voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Jaap de Groot en Jaap de Jong, kerngroepleden

Ondertekening met steun van de in de bijlage genoemde besturen van organisaties en personen.

---

<sup>1</sup> Schiphol Group 2015 *Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MER NNHS Schiphol*.

# Toelichting

---

## 1. Het 50-50 scenario

NRD 4.1.3b: "(indien van toepassing) Een verkeersscenario behorend bij de ontwikkeling na 2020. Wanneer in situatie 3a niet de volledige milieuruimte benut wordt zal een scenario gemaakt worden dat wel de volledige milieuruimte benut".

Gezien het voorbehoud in dit verkeersscenario zal kennelijk geen aandacht worden besteed aan het feit dat wegens een steeds stillere luchtvloot tot ver na 2020 milieuruimte zal ontstaan voor meer vliegverkeer, *zelfs al zou er in 2020 tijdelijk geen milieuruimte meer zijn in situatie 3a*. Dit is een realistische prognose op grond van nu al bekende feiten met betrekking tot vernieuwing van de luchtvloot. Nieuwe vliegtuigtypes die minder dan de helft van het geluid produceren, doen in de komende jaren hun intrede in de luchtvloot, waardoor deze op termijn aanzienlijk stiller zal worden. Dit rechtvaardigt de veronderstelling dat een dergelijke vernieuwing van de luchtvloot zich grootschalig zal voortzetten in de komende decennia. Dat zou het uitgangspunt moeten zijn voor onderzoek naar een verkeersscenario voor twee tot drie decennia na 2020.

Toepassing van de 50-50 regel schept geleidelijk ruimte voor meer dan 100 duizend vliegtuigbewegingen boven het plafond, terwijl de gelijkwaardigheidscriteria neerwaarts worden bijgesteld. Daarbij moet worden aangegeven bij welk aantal vliegtuigbewegingen een parallelle Kaagbaan en tweede areaal vereist zou zijn, welke investeringen daarvoor nodig zijn en welke milieueffecten er uit voortvloeien.

Met de 50-50 regel lijkt de milieuwinst evenredig te worden verdeeld, maar dat blijkt niet het geval te zijn. Geluid neemt weliswaar af, maar de bevolking zal wel worden geconfronteerd met aanzienlijk meer vliegtuigpassages, waardoor de frequentie van stiltemomenten zal afnemen. Weliswaar hanteert Nederland daarvoor geen milieunorm, maar dat maakt deze hindertoename niet geringer. Tot nu toe is geluidwinst vooral aangewend voor groei van het luchtverkeer. Het wordt nu tijd dat de volledige geluidwinst van een stillere luchtvloot een toch al jarenlang gehinderde woon- en leefomgeving ten goede komt. Dat is temeer het geval nu de bevolking in de wijde omtrek van Schiphol nog aanzienlijk zal toenemen. Voorts nemen de overige milieueffecten relatief toe met elke extra vliegtuigbeweging boven de 500 duizend. Vooral ultrafijn stof zou een nog grotere bedreiging van de volksgezondheid kunnen worden. Ook zal de uitstoot van broeikasgassen toenemen door meer luchtverkeer. Die ontwikkeling is niet goed te rijmen met de steeds scherper geformuleerde klimaatdoelen. Het internationaal vervoer van Nederland moge een relatief klein aandeel vormen in de mondiale uitstoot van broeikasgassen, maar onze mainport is relatief groot en westerse landen moeten meer doen dan ontwikkelingslanden. Ten slotte zal het luchtruim in de TMA Schiphol (het gebied waarin vliegtuigen naderen en uitvliegen) aanzienlijk drukker worden, waardoor er kans is op congestie (meer vertragingen, dus minder hoogwaardige connectiviteit) en op aantasting van de externe veiligheid door vliegtuigen die elkaar onbedoeld te dicht naderen. Er zijn al genoeg veiligheidsincidenten in het huidige drukke luchtruim.

## 2. Neem een alternatief scenario op

De bezwaren van het 50-50 scenario doen zich niet voor in een alternatief scenario voor de langere termijn, dat ongeveer dezelfde vervoerseconomische baten oplevert als het 50-50 scenario. Het alternatieve scenario gaat er onder meer van uit dat de 50-50 regel nog niet in de komende wijziging van het LVB wordt opgenomen en dat de vraaggroei naar internationaal vervoer wegens de groeiende economie wordt opgevangen met maximale substitutie van korte vluchten door vervoer per hogesnelheidstrein binnen Europa, waardoor slots voor langere vluchten vrij komen zonder het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen te verhogen.

Een langdurig plafond zal de onwenselijke toename van milieu- en mogelijke veiligheidseffecten voorkomen die zich in het 50-50 scenario voordoen. Alle gehinderde bewoners rond Schiphol (ook de nieuwe bewoners) worden dan gevrijwaard voor steeds hogere overvliegfrequenties en steeds minder rustperiodes met stilte. De uitstoot van ultrafijn stof zal niet verder toenemen, terwijl gezocht wordt naar internationale milieucriteria en mogelijkheden om de effecten terug te dringen. De uitstoot van broeikasgassen zal eveneens niet toenemen. De hoogwaardige connectiviteit van het netwerk en de externe veiligheid komen niet in gedrang door overbelastingssperikelen en vertragingen in het nu al tamelijk volle luchtruim rond Schiphol.

Weliswaar strookt langdurig uitstel van de 50-50 regel niet met de in het Aldersakkoord afgesproken termijn tot en met 2020, maar de nadelige effecten van ultrafijn stof werden pas bekend na het afsluiten van het akkoord.

## 3. Maximale substitutie van korte vluchten door vervoer per hogesnelheidstrein

De capaciteit van Schiphol en Nederland voor internationaal vervoer kan op dezelfde schaal ook op een andere manier worden vergroot, door het spoornet van hogesnelheidstreinen op Schiphol te integreren met het luchtvaartnetwerk ten behoeve van overstappers op Europese bestemmingen. Daarvoor zijn extra faciliteiten op Schiphol nodig. Voor direct internationaal high-speed vervoer tussen bevolkingscentra in ons

land en Europa moeten de aansluitingen op het Europese high-speed spoornet met snelle IC-treinen bereikbaar worden gemaakt. Langs het high-speed spoor zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig vanwege het veel intensievere treinverkeer, zodanig dat de groei past binnen de milieukaders. Feitelijk is dit geen nieuw beleid, want dit alternatief maakte deel uit van de Planologische Kern Beslissing 1995. Het intensieve gebruik van het Europese high-speed spoornet is echter in Nederland nog niet goed van de grond gekomen. Nu Schiphol aan zijn milieugrenzen toe is, ligt het voor de hand dat de overheid alsnog actief inspeelt op de grote extra capaciteit die dit spoornet te bieden heeft. De Europese Commissie wil de verdrievoudiging van het high-speed spoornet in Europa financieel steunen, wellicht omdat het (in tegenstelling tot luchtvaart) op den duur volledig klimaatneutraal kan worden en niet afhankelijk wordt van steeds schaarser wordende fossiele olie. Vervoer op hernieuwbare elektriciteit is veel toekomstbestendiger dan luchtvaart! Momenteel zijn treinen al veel klimaatvriendelijker dan vliegtuigen. Treinen hebben in het verleden binnenlandse vluchten overbodig gemaakt; hetzelfde kan zich geleidelijk in de komende decennia voor een groot deel van het luchtverkeer in Europa ontwikkelen. Een langdurig plafond op het luchtverkeer zal het inzetten van hogesnelheidstreinen extra stimuleren, omdat luchtvaartmaatschappijen wegens behoefte aan slots gemakkelijker zullen besluiten hun korte vluchten te vervangen door meer lucratieve lange afstandsvluchten, terwijl ze hun Europese catchment area op dezelfde schaal kunnen blijven bedienen. Zou er geen plafond op luchtverkeer zijn zoals in het 50-50 scenario, dan zal de luchtvaartsector de hogesnelheidstrein niet omarmen, maar juist blijven bestoken met steeds lagere vervoertarieven. Dat gebeurt nu al door Transavia op de route Amsterdam-Parijs en door budgetmaatschappijen op Europese stedenvluchten.

#### 4. Toename netwerkcapaciteit in beide scenario's

Economische groei in Nederland zal de markt vraag naar Europees en intercontinentaal vervoer ook na 2020 verhogen. Staat een langdurig plafond op luchtverkeer de opvang van deze vraagtoename in de weg? Mede op grond van de Aldersafspraken en informatie uit de *Schiphol Traffic Review 2014* over de samenstelling van het netwerk lijken de volgende capaciteitsuitbreidingen mogelijk.

Tot aan het plafond rond 2020 kan in beide scenario's het netwerk op Schiphol na 2014 (met 440.000 vliegtuigbewegingen) nog groeien met 130.000 vliegtuigbewegingen, namelijk 60.000 naar het plafond en 70.000 dank zij de vervanging van leisurevluchten die naar Eindhoven en Lelystad worden verplaatst. Het is van groot belang voor het netwerk dat deze verplaatsing daadwerkelijk wordt gerealiseerd, binnen de eisen die worden gesteld aan de beperking van vlieghinder rond beide regionale luchthavens. Dat vereist niet alleen medewerking van charter- en budgetmaatschappijen en de Schiphol Group, maar ook blijvende politieke stimulering en steun. Die steun geldt ook de homecarrier, omdat de handhaving van het voor ons land grote, succesvolle netwerk op Schiphol in hoge mate afhangt van de continuïteit van de KLM die immers dit netwerk heeft opgebouwd en onderhoudt.

Het netwerk op Schiphol telde in 2014 44 miljoen netwerkpassagiers, namelijk 55 miljoen minus 11 miljoen op de 70.000 uit te plaatsen vliegtuigbewegingen leisurevervoer. De toename van het netwerk met 130.000 vliegtuigbewegingen tot aan het plafond levert in beide scenario's capaciteit op voor ongeveer 60 miljoen passagiers<sup>2</sup>.

Na 2020 kan in het 50-50 scenario het aantal vliegtuigbewegingen nog aanmerkelijk toenemen, mede omdat nieuwe vliegtuigtypes die veel minder geluid produceren, rond of na 2020 hun grootschalige intrede in de luchtvloot zullen doen. Wel zijn boven circa 550.000 vliegtuigbewegingen de parallelle Kaagbaan en tweede areaal onvermijdelijk.

In het alternatieve scenario kan substitutie door hogesnelheidstreinen van de zeer talrijke vluchten binnen Europa op termijn slots opleveren voor lange afstandsvluchten (met gemiddeld meer dan twee keer zoveel passagiers per vliegtuig als op Europese vluchten). Dat levert capaciteit op voor ongeveer evenveel extra passagiers als in het 50-50 scenario.

In beide scenario's kan het aantal passagiers in het luchtvaartnetwerk na 2020 dus nog aanzienlijk toenemen ten opzichte van 2014. In het alternatieve scenario komt daar nog bij dat talrijke transferpassagiers per hogesnelheidstrein worden vervoerd tussen Schiphol en het catchment area Europa. Feitelijk zou het gecombineerde netwerk iets groter kunnen worden dan het luchtvaartnetwerk in het 50-50 scenario.

#### 5. Economische bijdrage van Schiphol

Het is gebruikelijk om te stellen dat groei van de luchtvaart goed is voor "de economie" en "de werkgelegenheid". Wat betreft groei van de vervoercapaciteit boven het plafond zou een dergelijke stelling kunnen pleiten voor het 50-50 scenario en tegen het alternatieve scenario. Echter, ook groei van gebruik van hogesnelheidstreinen is goed voor economie en werkgelegenheid. Daarom zouden ook de macro-economische baten van beide scenario's met elkaar moeten worden vergeleken volgens hedendaagse economische principes.

---

<sup>2</sup> Berekening: (130.000 bewegingen\*120 passagiers per beweging)= ca 16 mln + 44 mln = 60 mln passagiers

De met luchtvaart en aanleverende diensten verbonden *regionale werkgelegenheid* is een bijdrage aan de macro-economie, zij het niet de belangrijkste (zie volgende alinea). Bij Schiphol is deze bijdrage van groot belang in de Randstad. Het gaat om een relatief grote werkgelegenheid die overigens in beide scenario's niet verloren zal gaan maar juist nog zal toenemen. In het 50-50 scenario kan deze bijdrage nog doorgroeien na het bereiken van het plafond. In het alternatieve scenario ontstaat extra werkgelegenheid door intensiever gebruik van het spoornet van hogesnelheidstreinen, maar ook door groei van andersoortige economische activiteiten in de regio. Die kunnen de veelzijdigheid van de regionale economie versterken, het risico voorkomen dat de momenteel onder druk staande luchtvaartsector 'too big to fail' wordt en kansen scheppen voor het ontwikkelen van een circulaire economie<sup>3</sup> wat betreft gebruik van grondstoffen en energie.

Oxford Economic Forecasting (OEF)<sup>4</sup> benoemt bovendien "*economic catalytic effects*" die voortvloeien uit de onvervangbare vervoerseconomische functie van grote luchthavens, namelijk alle economische activiteiten van een land een hoogwaardige connectiviteit bieden met de gehele wereld, die door de **zakelijke passagiers van en naar dat land** kan worden benut. Dat blijkt volgens OEF te werken als effectieve stimulans voor economischer productietoename, vandaar de term katalytisch. Zo fungeert de connectiviteit van de hub Schiphol als katalysator voor de internationale activiteiten van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties in geheel Nederland, wat een veel grotere werkgelegenheid en bijdrage aan het BBP omvat dan die voortvloeiend uit luchtvaart. Dit economische belang is een valide reden voor ons land om de continuïteit van de home carrier te steunen, omdat deze immers het voor connectiviteit noodzakelijke netwerk onderhoudt. Voor buitenlandse organisaties is connectiviteit een van de motieven om zich in ons land te vestigen. Het katalytische effect geldt ook voor de toeristenindustrie die **bezoekende toeristen** accommodeert. **Uitgaande toeristen** genereren negatieve katalytische effecten (wegens hun bestedingen in het buitenland). **Transferpassagiers** genereren weliswaar geen katalytische effecten omdat ze ons land niet aandoen, maar ze zijn onmisbaar op tal van routes in het fijnmazige netwerk die zonder hen zouden vervallen. Dergelijke routes zijn weer aantrekkelijk voor economisch wel relevante passagiers. Bij het bepalen van economische effecten is het zinvol onderscheid te maken naar de vier hierboven genoemde categorieën passagiers<sup>5</sup>. De katalytische effecten zijn volgens Oxford Economic Forecasting en ATAG<sup>6</sup> groter dan de direct en indirect met luchtvaart verbonden werkgelegenheidseffecten. Het Europese vervoer van zakelijke passagiers van en naar ons land en bezoekende toeristen via het spoornet van hogesnelheidstreinen kan dezelfde katalytische effecten genereren als het luchtverkeer dat het kan vervangen, terwijl die vervanging nieuwe katalytische effecten genereert op lange afstandsvluchten die door de vrijkomende slots mogelijk zijn geworden. De totale katalytische effecten van luchtvaart en spoornet zullen bovendien in het alternatieve scenario op den duur iets groter zijn dan in het 50-50 scenario, omdat talrijke zakelijke passagiers en bezoekende toeristen die in het 50-50 scenario zouden vliegen, direct met de hogesnelheidstrein tussen ons land en Europa zullen reizen.

## 6. Verhouding kosten en baten

De maatschappelijke baten van internationaal vervoer van zakenreizigers en bezoekende toeristen zijn in beide scenario's ongeveer even groot. In beide scenario's blijft Nederland even aantrekkelijk voor vestiging van buitenlandse ondernemingen. *Daarom is er geen doorslaggevend economisch argument om het 50-50 scenario te prefereren boven het alternatieve.*

De maatschappelijke kosten van uitstoot zullen in het 50-50 scenario toenemen, maar nauwelijks in het alternatieve scenario. Wel zal daarin vervanging van Europese vluchten door langere vluchten tot een iets grotere uitstoot van broeikasgassen leiden. De maatschappelijke kosten van geluid zullen in het alternatieve scenario tweemaal zo snel afnemen. Connectiviteit en externe veiligheid worden niet aangetast door te hoge belasting van het luchtruim rond Schiphol. *Conclusie: De verhouding maatschappelijke kosten en baten komt in het alternatieve scenario aanzienlijk gunstiger uit dan in het 50-50 scenario.*

<sup>3</sup> MVO Nederland, <http://www.mvonederland.nl/node/17908>.

<sup>4</sup> Oxford Economic Forecasting, 2005, *The economic catalytic effects of air transport in Europe*

<sup>5</sup> In 2014 maakten de zakelijke passagiers van en naar Nederland plus bezoekende toeristen minder dan de helft uit van alle netwerkpassagiers.

<sup>6</sup> Air Transport Action Group, 2008, *The economic and social benefits of air transport* p.6.

## Organisaties die deze zienswijze steunen

---

### **Besturen van bewonersorganisaties die bij de Omgevingsraad Schiphol zijn geregistreerd**

Bewonersbelangenvereniging Kelbergen  
BewonersCommissie Verzetsheldenwijk Hoofddorp  
Bewonersgroep Vlieglaawaai Lisse  
Bewonersorganisatie wijk Stommeer  
Buurtbeheer de Legmeer  
Buurtbeheer de Legmeer-noord  
Buurtbeheer de Legmeer-west  
Buurtvereniging Nieuwemeer  
Dorpsraad "Rondom de Plassen"  
Dorpsraad Abbenes  
Dorpsraad Kaag-Buitenkaag  
Groep Schiphol-watchers  
Kontakt Milieubeheer Zaanstreek (KMZ)  
Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC)  
Platform Vlieghinder Zaanstad en Omgeving (PVZO)  
Platform Vliegoverlast Amsterdam  
Stichting dorpsbelangen Burgerveen  
Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB)  
Stichting Wijkraad Floriande  
Studiegroep Leefomgeving Stommeer binnengebied  
Studiegroep Leefomgeving Stommeer buitengebied  
Studiegroep Leefomgeving Stommeer en Hornmeer  
Studiegroep tegen geluidhinder Zwanenburg-Halfweg  
Vereniging Amsteloever  
Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp  
Vereniging Dorpsraad Lijnden  
Vereniging Oegstgeest Zonder Vlieghinder  
Vereniging Vlieghinder Stichtse Vecht en Wijdemeren  
Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord"  
Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord"/Leimuider Oost  
Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord"/Leimuider West  
Wijkraad De Dorper Aalsmeer  
Wijkraad Aalsmeer Oost  
Wijkraad Getsewoud  
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder

### **Besturen van overige bewonersorganisaties**

Bewonersplatform Vlieghinder Gooi, Vechtstreek en Eemland

### **Overige organisaties**

Vereniging Milieudefensie

### **Individuele belanghebbenden**

Wouter Blom, Hoofddorp