

Positiepaper luchtvaartbeleid – inbreng rondetafelgesprek 23 september

Dr. ir. Maarten Kroesen

Universitair Docent Transportbeleid

Technische Universiteit Delft

Geluidsbeleid

In plaats van het stellen van grenswaarden in handhavingspunten is in het nieuwe stelsel gekozen om omwonenden te beschermen door een combinatie van een toets op de criteria voor gelijkwaardigheid - door middel van een systeem van de maximaal toegestane hoeveelheid geluid (MHG) - en regels voor het baangebruik. In lijn met dit stelsel is afgesproken dat Schiphol tot 2020 tot 500.000 vliegtuigbewegingen mag groeien en dat na 2020 de 50/50 regel in werking treedt. Concreet houdt dit in dat als vliegtuigen stiller worden de vrijgekomen milieuruimte voor de helft met extra vluchten mag worden ingevuld.

In tegenstelling tot het oude stelsel biedt het nieuwe stelsel meer flexibiliteit voor de sector. Zo is er geen sprake meer van handhavingspunten die op specifieke locaties vroegtijdig 'overlopen', terwijl op andere locaties de geluidsruimte nog niet is benut. Desalniettemin kunnen bij het nieuwe stelsel drie kanttekeningen worden geplaatst:

1. Allereerst is het maar de vraag of er echt de politieke wil bestaat om het beleid te handhaven. Bij een groei van rond de 2% wordt de grens van 500.000 pas rond 2020 bereikt maar als die groei net wat hoger ligt, bijvoorbeeld 3%, dan wordt de grens in 2018 al bereikt. Als dan blijkt dat de politieke wil om de grens daadwerkelijk te handhaven er niet is, zal het wantrouwen in het beleid (weer) sterk toenemen. Onderzoek heeft aangetoond dat dit ook een negatief effect heeft op de geluidsbeleving. Het advies is dus om eerlijk te zijn over de ambities met betrekking tot Schiphol en geen grenzen te stellen waarvan de politiek niet bereid is om ze daadwerkelijk te handhaven.
2. Een tweede punt betreft de transparantie van het stelsel. Dit is niet verbeterd ten opzichte van het vorige stelsel. Zo is de berekening van de maximaal toegestane hoeveelheid geluid (MHG) ondoorzichtig en is het onduidelijk welke modellen precies gehanteerd worden (welke dosis-effect relatie wordt bijvoorbeeld gebruikt?). Een transparant stelsel is een voorwaarde voor een geloofwaardig en vertrouwenwekkend beleid.
3. Een laatste kritisch punt betreft de impliciete assumptie in het beleid dat een hogere frequentie van stillere vliegtuigen minder hinderlijk is dan een lagere frequentie van meer lawaaiige vliegtuigen. Naar mijn weten bestaat er geen onderzoek die deze veronderstelling onderbouwt. Voor de geloofwaardigheid van het beleid, welke als boodschap uitdraagt 'er wordt meer gevlogen, maar de hinder daalt', lijkt me dit dus een belangrijke onderzoeksvraag.

Ontwikkeling capaciteit

Nieuwe investeringen in luchthaveninfrastructuur zijn vanuit een maatschappelijk kosten-baten perspectief lastig te verantwoorden. Hoewel uitgevoerde kosten-baten analyses voor de uitbreiding van luchthaveninfrastructuur in Nederland (op Schiphol en regionale luchthavens) in het algemeen een neutraal tot positief saldo opleveren, worden deze uitkomsten sterk beïnvloed door de gehanteerde discontovoet. Door de kosten van milieueffecten (in het bijzonder CO₂ emissies) te verdisconteren wordt impliciet aangenomen dat deze effecten minder erg zijn voor toekomstige generaties. Voor onomkeerbare effecten (als

klimateverandering) is dit moreel discutabel. Gevoeligheidsanalyses hebben laten zien dat indien andere aannames worden gedaan met betrekking tot de discontovoet van lange termijn onomkeerbare effecten, de positieve saldo's voor verdere uitbreiding van luchthaveninfrastructuur kunnen omslaan in (sterk) negatieve saldo's (Beekman, 2011).

Beekman, R. (2011). *Incorporating long-term transport effects in Cost-Benefit Analysis: Reasons to, options for and consequences of incorporating the societal costs of fossil fuel depletion and CO2 emissions in transport CBAs* (Doctoral dissertation, TU Delft, Delft University of Technology).

Opkomende luchthavens

Wat betreft dit onderwerp plaatsen de bevindingen van recente wetenschappelijke studies de 'bedreiging' van concurrentie uit de Golf in perspectief:

- Hoewel 'Golfcarriers' afgelopen jaren een groter marktaandeel hebben verworven speelt de competitie op de transfermarkt zich voornamelijk af tussen de vijf Europese luchthavens. Voor Amsterdam Schiphol zijn de belangrijkste concurrenten Charles de Gaulle (1), Frankfurt (2), Heathrow (3), Istanboel (4) en München (5). Dubai (Emirates) komt op plek 10, Doha (Qatar Airways) op plek 12 en Abu Dhabi (Etihad Airways) op plek 27 (Grosche & Klophaus 2015).
- Het toelaten van 'Golfcarriers' heeft waarschijnlijk een neutraal tot positief effect op de nationale economie. De grootste effecten zijn toenemende consumentenvoordelen (+) en verminderde winsten van luchtvaartmaatschappijen (-) en deze twee heffen elkaar grofweg op (Forsyth, 2014).

Meer algemeen kan gesteld worden dat Nederland zelf altijd een groot voorstander is geweest van liberalisatie in de luchtvaart en dat we hier ook altijd veel voordeel van hebben gehad. Het zou raar zijn als we deze ideologie opeens zouden verwerpen als we er (mogelijk) nadelen van ondervinden.

Grosche, T., & Klophaus, R. (2015). Hubs at risk: Exposure of Europe's largest hubs to competition on transfer city Pairs. *Transport Policy*, 43, 55-60.

Forsyth, P. (2014). Is it in Germany's economic interest to allow Emirates to fly to Berlin? A framework for analysis. *Journal of Air Transport Management*, 41, 38-44.