

rie van V&W is op te maken dat het mogelijk is dat in elk geval één grenswaarde in 2005 niet zal worden gehaald.

Ontwikkeling emissies vliegverkeer

In de onderzoeksbijlage Lucht & Geur, behorend bij het MER 'Schiphol 2003' staat veel informatie over de ontwikkeling van de emissies door het luchtverkeer. Onder andere wordt aandacht besteed aan het relatieve aandeel van het luchtverkeer in de emissies. Op grond van deze informatie (zie paragraaf 6.2 van de onderzoeksbijlage) kan worden vastgesteld dat de emissies door de andere bronnen dan het luchtverkeer drastisch zullen dalen, terwijl de emissies door het luchtverkeer drastisch zullen stijgen. Onderstaand is aangegeven in welke mate de emissies in 2010 veranderd zullen zijn ten opzichte van 1990.

	Wegverkeer	Overige bronnen	Luchtverkeer	Besluit lucht kwaliteit (Blk)
Stikstofoxiden	-75%	-50%	+200%	normoverschrijding
Koolmonoxide	-75%	-65%	+100%	
Zwavel dioxide	-90%	-80%	+100%	
Fijn stof	-60%	-40%	+60%	normoverschrijding
Koolwaterstoffen (VOS)	-90%	-60%	-5%	

Als gevolg van de bovenstaande veranderingen in de emissies neemt het relatieve aandeel van het luchtverkeer in de emissies sterk toe:

	Relatief aandeel in 1990	Relatief aandeel in 2010
Stikstofoxiden	7%	40%
Koolmonoxide	3%	20%
Zwavel dioxide	8%	60%
Fijn stof	6%	20%
Koolwaterstoffen (VOS)	3%	9%

Alles overziend dringt zich de gedachte op dat de groei van het luchtverkeer alleen maar mogelijk is (geweest) door de inspanning om het wegverkeer en de overige bronnen schoner te maken. Enerzijds lukt het waarschijnlijk de emissies door het wegverkeer aan te pakken en anderzijds wordt dat, al of niet gedeeltelijk, weer teniet gedaan door de groei van het luchtverkeer. Een consequentie van dit alles is wel dat het luchtverkeer in het gebied op en rond Schiphol steeds meer verantwoordelijk wordt voor de overschrijding van de grenswaarden uit het Blk. De bijdrage van het vliegverkeer aan de totale concentratie wordt immers relatief steeds groter.