



Aan de leden van de ORS

De Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer komt op grond van overwegingen tot onderstaande conclusies ten aanzien het uit te brengen advies over de toekomst van Schiphol.

Ruimtelijke kwaliteit

Schiphol, gelegen midden in de Randstad, tast de belevingswaarde (woon- en leefmilieu) aan, eist de gebruikswaarde op voor uitsluitend vliegverkeer waardoor functies als wonen en innovatieve bedrijvigheid - toch te verwachten met vijf gerenommeerde kennisinstututen in de directe omgeving - niet geacommodeerd kunnen worden en geeft het gebied bij ongewijzigd beleid een zeer beperkende toekomstwaarde.

Gevaar.

De vliegpaden van met name de Buitenveldertbaan lopen precies over dicht bevolkte gebieden. Het te tolereren groepsrisico is een factor 10 hoger dan bij andere bedrijfssectoren. Dat een vliegramp niet denkbeeldig is bewijst de Bijlmerramp van 4 oktober 1992. Er is tot op de dag van vandaag niets gedaan aan het voorkomen van een dergelijke ramp.

De Mythe van de groei

Dat Schiphol moet groeien is een hardnekkige mythe. Een mythe die de werkelijke betekenis van Schiphol - de netwerkfunctie - duurzaam ondermijnt. Het toegenomen bulkvervoer staat de ontwikkeling van de netwerkfunctie en een versterking van de kwaliteit van Schiphol in de weg.

Het huiswerk

Schiphol kreeg in 2008 de opdracht om selectief om te gaan met het inzetten van de toegestane ruimte van 500.000 vliegbewegingen en heeft als loopjongen van de luchtvaartmaatschappijen door het laag en lager maken van de luchthaventarieven de ruimte zo snel mogelijk opgevuld.

Het huiswerk is niet gemaakt.

Balans

Publiek belang moet leidend zijn. Het bedrijfsbelang van de sector is daar ondergeschikt aan. Bij Schiphol is de verhouding tussen publiek belang en bedrijfsbelang volstrekt uit balans. Het bedrijfsbelang van de luchtvaartmaatschappijen is belangrijker geweest dan het publieke belang.

Eenzijdig heeft het accent gelegen op bereikbaarheid en bulkvervoer. Het vliegverkeer staat de maatschappelijke en economische potenties van het gebied in de weg.

Klimaat

De stand van het klimaat staat er belabberd voor. De opdracht van Parijs is om een krachtige inspanning te leveren om de CO2 emissie terug te dringen. Wereldwijd neemt deze emissie echter toe in plaats van af. Aan de klimaattafels worden moeilijke besluiten voorbereid. De emissies van het luchtverkeer gaan echter ongehinderd voort. Als de sector geen substantiële bijdrage wil leveren dan is alleen de optie van reductie van het vliegverkeer nog over.

Subsidies

De luchtvaart wordt zwaar gesubsidieerd. Niet alleen is er een accijnsvrijstelling voor kerosine en het vrijstelling van BTW verplichtingen, ook hoeft de sector niet bij te dragen aan de financiering van de weg- en railinfrastructuur ter ontsluiting van de luchthaven over land, de bestrijding van de effecten van vliegen voor de volksgezondheid en het milieu (NOx, fijnstof en ultrafijnstof, slaapstoornis door geluidsoverlast). De luchtvaart draagt niet bij aan het oplossen van de klimaatproblemen, maar draagt bij aan de toename daarvan. De resultaten van de inspanningen van bewoners en bedrijven worden teniet gedaan door de almaar toenemende luchtvaart. De landingsrechten van Schiphol behoren tot de laagste van de grote luchthavens en zijn de laatste 10 jaar neerwaarts bijgesteld.

De toekomst.

- Eerst alsnog het huiswerk van 2008 overdoen. Dit betekent in de praktijk **gecontroleerde krimp**.
- **Geen nachtvluchten.**
- **Substitutie van vliegen door rail.**
- De **50/50 regel na 2021 is niet van toepassing** omdat aan de verplichting tot hinderbeperking niet is voldaan en de hinder voor omwonenden alleen maar is toegenomen.
- De **4 banen afspraak gaat van tafel**. Er mogen slechts 3 banen tegelijk worden ingezet. De handhaving van de 4 banenregel bleek een farce en blijkt dus niet geschikt.
- De **externe veiligheid** (het gevaar voor bewoners onder de vliegpaden) moet in beeld worden gebracht. De normen moeten worden gelijkgesteld met die van andere sectoren. De vliegpaden worden zo ingericht, dat gevaar voor omwonenden vermeden wordt. Proactie is beter dan preventie. Niet vliegen over dichtbevolkte gebieden.
- **Drastische verhogen van de landingsrechten**, waarvan de opbrengst gebruikt wordt om effectkosten te compenseren.
- Op termijn het **verplaatsen van de landingsbanen naar zee** om op die manier ruimte vrij te maken voor woningbouw en innovatieve bedrijvigheid in de omgeving van het stationsgebouw.

Voor contact over deze aanbeveling kunt u contact opnemen met ons bestuurslid Lourens Burgers.

Mail: Lourens.burgers@tip.nl

tel. 0206964260

mob. 0625007902