Schiphol quo vadis?

Aldersakkoord – Luchtvaartnota – Luchthavenverkeersbesluit - Luchtruimherziening



Een poging tot uitleg

Aldersakkoord geldend tot 2020

Luchtvaartsector, bewoners en regionale overheden zoeken vanaf 2008 naar een eenstemmig advies aan de minister over:



- benutting van de milieuruimte voor Schiphol voor groei luchtvaart
- balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving ten behoeve van groei luchtvaart
- balans tussen hinderbeperkende maatregelen en het vergroten van de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven zodat luchtvaart kan groeien

Inhoud Aldersakkoord

- Beperking van handelsverkeer Schiphol tot 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar
- Beperking van het aantal nachtvluchten tot 32.000 per jaar
- Voorkeursgebruik Kaagbaan en Polderbaan (Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel)
- In principe maximaal drie start- en landingsbanen tegelijk in gebruik
- 70.000 vakantievluchten via Lelystad en Eindhoven ten behoeve van groeiruimte Schiphol
- 50/50 regel: na 2020 levert minder hinder Schiphol 50% extra groeiruimte op
- De verschillende onderdelen uit het akkoord zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden

Luchthavenverkeersbesluit LVB1

LVB1 is het sluitstuk van het Aldersakkoord:

- Vastleggen maximaal 500.000 vluchten, waarvan 29.000 in de nacht
- Het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol wordt van kracht
- De hoofdlijnen daarvan zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart van 2016

Het voordeel van instemming hiermee lijkt:

- er is geen verdere groei meer mogelijk
- de meest overlast gevende start- en landingsbanen worden ontzien



Meepraten over LVB1



Fijn geregeld:

- 410 MB aan documenten
- 18 documenten, 1265 pagina's
- Waaronder: AERIUS_20201022160920_0_Bplus_10k_ZM_noordcircuitinclWABO.gml
- *Indien u vragen heeft over deze bijlagen kunt u tijdens kantooruren telefonisch contact opnemen met (070) 456 89 99, directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.*

LVB1: ingehaald door de tijd

- In 2016 leken 500.000 vliegbewegingen, 29.000 nachtvluchten en hinderbeperking een redelijk compromis
- De praktijk van 2019 wees uit dat de overlast daarmee onaanvaardbaar toenam
- Beloftes over hinderbeperking zijn niet nagekomen; sterker nog: het aantal gehinderden is toegenomen
- Bij 500.000 vluchten worden alle banen overmatig gebruikt



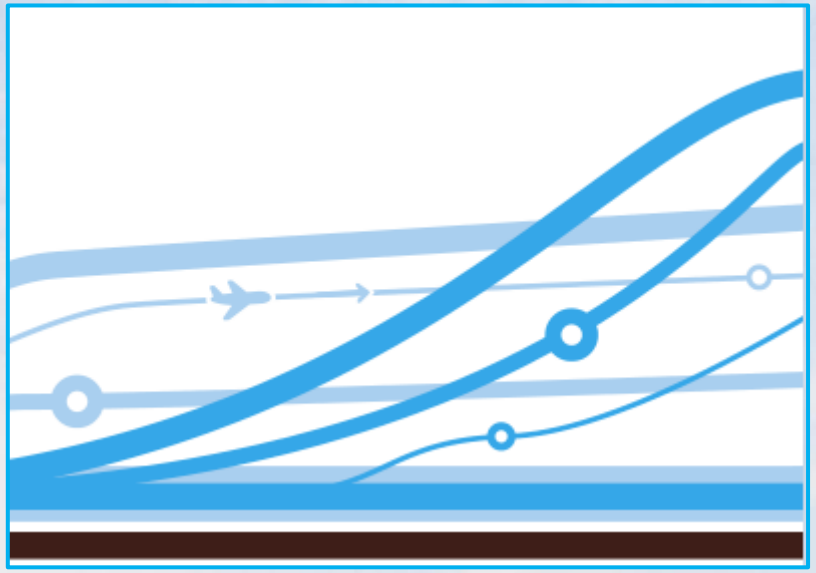
Luchtvaartnota 2020-2050



- De luchtvaartsector duwt kabinetten jaar na jaar richting groei, nu weer met een ‘groeiverdienmodel’
- De Luchtvaartnota toont groeiscenario’s tot 800.000 vluchten
- De schade aan leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat is bij 500.000 vluchten al onvoorstelbaar en onomkeerbaar groot
- Inmiddels een volkomen gebrek aan vertrouwen bij de burgers, die in grote meerderheid helemaal geen groei willen (Motivaction onderzoek 2020)

Luchtruimherziening

- De Luchtruimherziening leidt tot ‘een nieuwe hoofdstructuur met een nieuw operationeel concept’
- Vertaling: ruimte scheppen voor groei van de luchtvaart
- Schiphols Hinderreductieplan mikt op hinderbeperking van een doorgroeiende luchtvaart
- Meer vliegen betekent per definitie meer hinder en meer schade aan leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat



Gepolder levert niets meer op

- Groei betekent meer vluchten en dat betekent per definitie meer hinder
- De enige manier om de balans met de omgeving te herstellen is een forse krimp en 270.000 vluchten zijn economisch en sociaal voldoende voor verkeer van en naar Nederland
- De formules 'Minder Hinder' en 'Geen Groei op Krediet' zijn niet ingevuld in de Luchtvaartnota, die bovendien niet door de Kamer is vastgesteld
- De coronacrisis biedt ruimte aan een fundamentele bezinning op de toekomst van de luchtvaart in Nederland



Progressieve politiek (Kaag)

- Primaire uitgangspunt: luchtvaart die passend en nuttig is voor Nederland
- Basis concept: het publieke belang van leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat is leidend en niet het private belang van het bedrijfsmodel en dienstregeling van Air France-KLM
- Pas op Instinker 1: weg met de framing van duurzaamheid en innovatie door de luchtvaartsector
- En Instinker 2: termen als ‘nieuw operationeel concept’, ‘gematigde groei’ en ‘efficiënter vliegen’ komen neer op rücksichtsloos doorgroeien

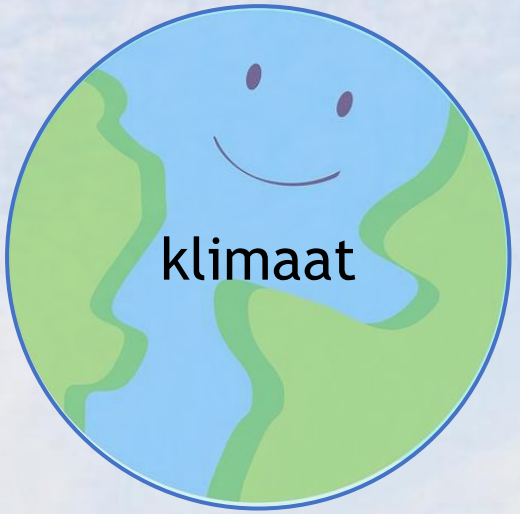
Zijn wij nou zo slim of …

Krimp komt tegemoet aan alle bovengenoemde publieke belangen
en de economische nadelen blijken tijdelijk en beperkt









Zij waren dom…

