

De hub functie van Schiphol als structureel onrecht

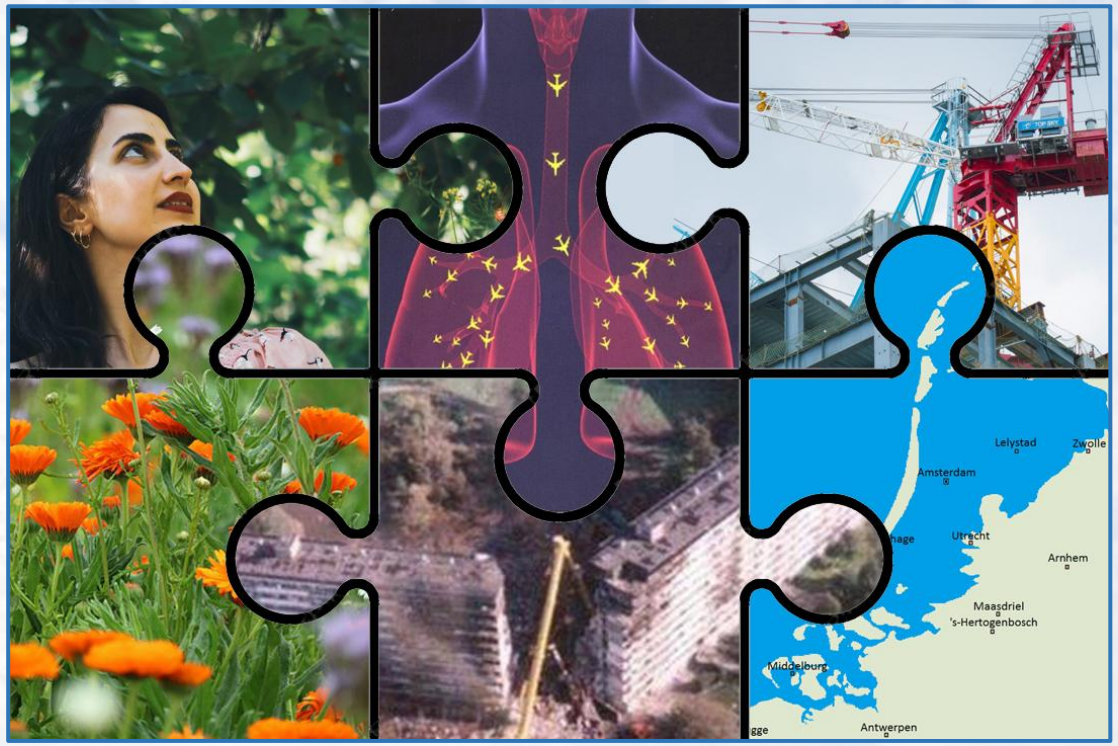
Schiphol als hub luchthaven

- Schiphol heeft zich ontwikkeld tot een hub luchthaven: ‘Overstappers maken Schiphol groot, KLM is onze nationale trots’[2,3]
- Schiphol was in 2019 met 71 miljoen passagiers de op twee na drukste luchthaven van Europa na Heathrow (Londen, 80) en Charles de Gaulle (Parijs, 72)[1]



[1] Wikipedia | [2] Ties Joosten, luchtvaartjournalist
[3] Mainports voorbij, Rli 2016

Intensief vliegen: optelsom van ellende



- leefbaarheid
- gezondheid
- woningbouw
- biodiversiteit
- veiligheid
- klimaat

Schiphol en structureel onrecht: oorzaken

1. Een schadelijke marktcyclus
2. Het dogma van individuele verantwoordelijkheid
3. De perverse rol van kennis



Een schadelijke marktcyclus

- De markt verleidt consumenten met onweerstaanbare plaatjes van verre bestemmingen



- Vliegen is door belastingvrijstellingen en overheidssteun veel te goedkoop en dekt bij lange na de maatschappelijke kosten niet



Het dogma individuele verantwoordelijkheid

- Wel of niet en hoe ver en hoe vaak met het vliegtuig reizen mag iedereen zelf bepalen
- De politiek is als de dood om kiezers te verliezen door individuele rechten in te perken
- De burger wordt voorgehouden dat de uitstoot kan worden gecompenseerd en dat vliegtuigen steeds schoner, stiller en zuiniger worden
- Korte termijn gaat voor lange termijn: problemen worden vooruit geschoven



De perverse rol van kennis

- Veel onderzoeksbureaus voelen zich innig verbonden met de luchtvaart
- De luchtvaartsector heeft enorm veel geld beschikbaar om beleidskeuzes te beïnvloeden en juridische middelen in te zetten
- Innovaties vormen altijd de heilige graal, waarbij het geld verdiend moet worden met extra vluchten
- Als alles tegenzit, dan wordt wetenschappelijk bewijs ten aanzien van schadelijke gevolgen van beleid als een mening beschouwd



Schiphol als structureel onrecht

- 2022: minister Harbers neemt overlast serieus en wil krimpen
- 2023: rechter dwingt de overheid zijn morele verantwoordelijkheid te nemen
- 2024: ministers Madlener en Beljaarts geven de sector alle ruimte





Hoe Madlener en Beljaarts wegduiken

- Pamperen de luchtvaartsector
- Vasthouden aan gedoogbeleid en uitzonderingsregels
- Geloof in de belofte van stiller, schoner, zuiniger
- Steeds maar weer vragen om nieuw onderzoek
- Straal negeren van aangetoonde feiten



Samenvatting



De luchtvaart zoals wij die in Nederland hebben georganiseerd is niet passend en is een vorm van structureel onrecht