De bewonersdelegatie van de Omgevingsraad Schiphol,september 2015.

Notitie voor het rondetafelgesprek Luchtvaartnota,23 september 2015.

De vraag ligt voor of het Aldersakkoord van 1 oktober 2008,na een onderhandelingstraject van vele jaren, nog actueel is.In dat akkoord is er een zorgvuldige afweging gemaakt tussen belangen van economie en milieu,te weten

A)Het doorontwikkelen van de mainport Schiphol op locatie.

B)Dit binnen de randvoorwaarden van de criteria van gelijkwaardigheid en de regels van het nieuwe Normen en Handhavingsstelsel.

C) Middel daartoe is **een strikt selectief** beleid in de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol,zoals is neergelegd in de **shared vision** en de ontwikkeling van de luchthavens van Eindhoven en Lelystad voor niet mainportgebonden verkeer.Voor het netwerkverkeer, voor het in stand houden van het wereldwijde netwerk,moet de restcapaciteit van Schiphol worden gebruikt,waarvoor het transferverkeer een conditio sine qua non is om dat in stand te houden.Als aan deze voorwaarden voldaan wordt,kan Schiphol nog vele jaren na 2020 doorgroeien op locatie.Het Aldersakkoord heeft daarbij ingezet op het **mainportmodel** en niet op het **airportcity** model, om te komen tot een **qualitatief hoogwaardige,milieuneutrale hub**.

Zijn er dan geen knelpunten in dit concept??Helaas wel,de selectiviteit wordt ernstig geweld aangedaan door de vestiging van prijsvechters( Easy-jet en Ryanair) met eigen opstelplaatsen op Schiphol.Zij beweren,dat zij voor het netwerk in Europa net zo belangrijk zijn,als de grote carriers ,maar de laatste bestemmingen,die easy-jet aan zijn netwerk heeft toegevoegd,zijn vluchten naar Ibiza,Corfu en Tessalonici.Deze vluchten hebben slots aangevraagd en verkregen en verdringen daarmee kostbare “netwerkcapaciteit”,die nodig is om de economische betekenis van Schiphol ten volle te benutten.

Verder is er het probleem met de gesubsidieerde vluchten uit de Golfstaten,zoals Ethiad,Emirates en Quatar airlines,die op een oneigenlijke manier( geen level playing field), de andere grote carriers ,waaronder Air France-KLM in het hubverkeer beconcurreren.

De bewonersdelegatie bepleit om het selectiviteitbeleid aan te scherpen,omdat anders op termijn de capaciteit van 500.000 vl.bew.niet voldoende zal blijken te zijn om in de netwerkcapaciteit te voorzien.Er zal dan een grote druk ontstaan om de milieuregels op te rekken en op termijn zal de roep om een 6de evenwijdige Kaagbaan met tweede areaal weer oplaaien.Nu al slapen er iedere nacht 20.000 mensen niet in de omgeving van Schiphol en hebben we al ong.100.000 ernstig gehinderden.In het geval van de uitbreiding met een 2de Kaagbaan zullen er tienduizenden ernstig gehinderden bijkomen en zal het probleem van het ultra fijnstof nog veel bedreigender worden,dan het nu al is.Met een event.uitbreiding met een 2de Kaagbaan+2de areaal is bovendien een investering van vele miljarden gemoeid,die met een strikt selectief beleid niet nodig zijn.Bovendien zou deze uitbreiding in alles een flagrante verkrachting van het Aldersakkoord zijn,wat betreft de milieupoot van het akkoord.

De betekenis van Lelystad voor het milieu rond Schiphol wordt door enige partijen ernstig onderschat.Maar de 45.000 vluchten,die op Lelystad zijn gepland ,leveren daar 1000 ernstig gehinderden op,een zelfde aantal vluchten op Schiphol erbij leveren daar 30.000!! ernstig gehinderden op.

De bewonersdelegatie doet de volgende aanbevelingen.

1. Aanscherpen van de selectiviteit op de luchthaven Schiphol en het zo snel mogelijk verder ontwikkelen van de luchthave van Lelystadairport.
2. Om 1 mogelijk te maken,moet er zo snel mogelijk een nationaal luchthavensysteem worden ontwikkeld,met als doelstelling het ontwikkelen van een milieu neutrale ,kwalitatief hoogwaardige hub,waardoor de Europese Commissie minder bezwaren zal hebben,omdat deze doelstelling geen concurrentie vervalsende invloed heeft.
3. Er zal zo snel als mogelijk een optimale aansluitng van Schiphol met het Europese HSLnetwerk moeten worden gerealiseerd,om vanaf ong.2025 ook substitutie van Europese vluchten naar het spoor mogelijk te maken,waardoor deze zeer moderne “Railport”weer meer netwerk capaciteit schept.De noord-zuid lijn moet worden doorgetrokken naar Schiphol
4. Een discussie moet zo snel mogelijk gevoerd worden over “het bouwen tegen de hindercontour aan”,om te voorkomen,dat er weer tienduizenden ernstig gehinderden bijkomen
5. Er zal met kracht gestreefd moeten worden naar een single european sky verdrag.
6. De regels van gelijkwaardigheid en van het Normen en Handhavingsstelsel horen ,als een van de pijlers van het een en ondeelbare Aldersakkoord,onder alle omstandigheden worden gegarandeerd.

Wij begonnen deze notitie met de vraag,of het Aldersakkoord nog up to date is,wat betreft de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart,zoals geschetst in de luchtvaartnota.We menen deze vraag met een volmondig ja te kunnen beantwoorden,mits het Aldersakkoord in zijn volle omvang wordt uitgevoerd en zoals boven geschetst ook de selectiviteit wordt aangescherpt in de geest van het Aldersakkoord.

Namens de bewonersvertegenwoordiging,

Kees van Ojik