



KOEPEL VAN AMSTERDAMSE SCHIPHOLGROEPEN

DE LUCHTVAART KAN BETER EN MOET ANDERS

Manifest

van de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen in verband met de verkiezingen voor de Tweede Kamer der Staten Generaal op 17 maart 2021

Bewoners rond luchthavens worden geconfronteerd met een aantal specifieke problemen. Er is een risico op dodelijke ongelukken vanwege het gevaar dat het vliegverkeer vormt. Hun gezondheid wordt aangetast door de uitstoot van (ultra)fijnstof en in hun slaap worden zij gestoord door nachtelijk overvliegende vliegtuigen met gevolgen voor hart- en vaatziekten. De 500.000 jaarlijkse vliegbewegingen op en van Schiphol zorgen 24 uur per dag voor geluidsoverlast. Het is daarbij navrant dat luchtverkeer minder belangrijk wordt voor de economie van Nederland in tegenstelling tot bijvoorbeeld de kennisinfrastructuur. Uit hun jaarverslagen blijken de luchtvaartmaatschappijen een kwijnend bestaan te lijden, hoewel hun propaganda en marketing een ander beeld schetsen.

Redenen genoeg vinden wij, om vanuit het perspectief van fatsoenlijk bestuur dat menselijk welzijn als doel heeft, paal en perk te stellen aan de groei van Schiphol en juist in te zetten op selectieve krimp om de luchtvaart beter het publieke belang te kunnen laten dienen in plaats van het luchtvaartbeleid in dienst te stellen van de luchtvaartmaatschappijen.

Dit is de belangrijkste boodschap, die de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen (KAS) heeft voor de politieke partijen bij het opstellen van hun plannen met betrekking tot Schiphol in hun verkiezingsprogramma's (2021).

De KAS vindt dat de luchtvaart minder door de overheid in de watten gelegd moet worden. De uitzonderingspositie die Schiphol heeft op het gebied van regelgeving en het betalen van heffingen en belastingen, is niet van deze tijd. Dat de luchtvaart bij het klimaatakkoord is ontzien, valt moreel niet te verdedigen. Dat voortgaande groei van Schiphol noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie, blijkt een fabeltje. Het rapport van de RLI (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur) - De Mainports Voorbij - toonde als eerste aan dat de betekenis van de luchtvaart voor de economie schromelijk wordt overschat. In het rapport Luchtvaart uit Balans, dat in opdracht van de KAS door Walter Manshanden en Leo Bus is opgesteld, wordt aangetoond dat het netwerk van Schiphol niet als kwalitatief hoogwaardig aangemerkt kan worden, dat de massa van de vervoersstromen de overhand heeft zonder een grote bijdrage aan de economie te leveren, dat de arbeidsmarkt van de luchtvaart concurreert met sectoren die wel economisch relevant zijn en dat groei of krimp van de luchtvaart van weinig betekenis is voor het aantal arbeidsplaatsen dat voor de luchtvaart nodig is. De luchtvaart maatschappijen zelf hebben door de moordende onderlinge concurrentie een dermate zwakke financiële positie, dat zij de eerste waren, die in de tijden van de coronacrisis bij de minister op de stoep stonden voor staatssteun.

De KAS pleit voor maatregelen op de volgende gebieden:

1 Gevaar

Wij zijn van mening, dat in verband met de voortdurende potentiële onveiligheid voor de bewoners die onder de aan- en uitvliegroutes van de luchthaven wonen, bij de ontwikkeling van nieuw beleid voor Schiphol deze onveiligheid een zwaar afwegingspunt is.

Gezien de veiligheidsbelangen van de bewoners zal eerder sprake moeten zijn van krimp dan van groei. Het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) waarschuwt niet voor niets. De predictiemodellen zijn duidelijk en de Bijlmerramp kan ieder moment opnieuw worden herhaald. Met de aanbevelingen om de veiligheid voor de bewoners (wat wel genoemd wordt de externe veiligheid) te verbeteren is niets gedaan. Over dicht bevolkte gebieden hoort in ieder geval niet gevlogen te worden.

2 Gezondheid

De onzekerheid over de gevolgen voor de volksgezondheid van de uitstoot van (ultra) fijnstof, dag en nacht geluidhinder met slaapstoornissen als gevolg en andere verontreinigingen door het vliegverkeer rechtvaardigt een moratorium op verdere groei van het aantal vliegbewegingen en noodzaakt om alleen vliegtuigen landingsrechten te verlenen die voldoen aan hoge eisen van rookgasreiniging en geluidbeperking. Herhaalde bevolkingsonderzoeken naar de gevolgen van het vliegverkeer voor gezondheid van de bewoners concluderen in één richting: schadelijk voor de gezondheid van de bevolking en slecht voor de ontwikkeling van kinderen. Het niet langer toestaan van nachtvluchten is een eerste vereiste.

3 Klimaat

De luchtvaart onttrekt zich aan de afspraken die in Parijs gemaakt zijn in verband met de aanpak van de klimaatcrisis.

Wij zijn van mening dat in het volgende afsprakencomplex met Schiphol de economische prikkels weer worden aangebracht om de innovatiekracht binnen de sector om schoner, stiller en klimaatvriendelijk te vliegen te stimuleren. Ook zijn wij van mening dat – in het kader van Parijs-landingsrechten moeten worden verhoogd, dat het reguliere fiscale regime voor bedrijvigheid ook van toepassing wordt verklaard voor de luchtvaartsector en dat Schiphol mee betaalt aan voorzieningen, die aangebracht moeten worden voor verbeterd functioneren van de luchthaven (infrastructuur, veiligheid, milieugevolgen, e.d.).

4 Stikstof

Stikstof heeft een grote impact op de natuur. Op Europees niveau zijn doelstellingen geformuleerd om de stikstofdepositie terug te dringen. Tijdens het Eerste kabinet Rutte is een Nederlands beleid ontwikkeld het programma aanpak stikstof (PAS). Dit beleid houdt in dat toename van stikstofdepositie wordt toegestaan als de verwachting is dat nieuwe maatregelen dit in de toekomst gaan compenseren. In 2019 heeft de Raad van State vastgesteld dat dit beleid niet in overeenstemming is met de door Nederland onderschreven Europese richtlijnen. Het Nederlandse bedrijfsleven (agrarisch, bouw, industrie, ...) moet ingrijpende en kostbare maatregelen nemen om alsnog te voldoen aan het Europese beleid. Alleen de luchtvaart lijkt de dans te kunnen ontspringen. Wij zijn van mening dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren. In ieder geval zal het luchtvaartbeleid moeten voldoen aan onze ecologische wet- en regelgeving zoals de natuurwet. Het rijk zal daarop moeten handhaven.

5 Ontsluitingsrichting

De positionering van Schiphol in de Haarlemmermeer was in de twintigste eeuw een positieve factor voor de ontwikkeling van de sector en een stimulans voor de ontwikkeling van de omgeving. Met de ruimtenood voor maatschappelijke ontwikkelingen (woningbouw, vestiging van innovatieve bedrijven) en de keuze voor een kenniseconomie in de randstad is de aanwezigheid van Schiphol in toenemende mate van een stimulerende factor in een belemmerende factor veranderd. Een luchthaven midden in de Randstad metropool is niet meer van deze tijd.

Wij pleiten ervoor om de afluiddige ontsluiting als een serieus alternatief voor de in tijd verder liggende toekomstige ontwikkeling van Schiphol te onderzoeken en tot die tijd – ook om alle andere redenen al genoemd - verdere groei van Schiphol met kracht tegen te gaan en de luchtvaart door krimp van het aantal toegestane vliegbewegingen beter in overeenstemming te brengen met de maatschappelijke draagkracht van de omgeving.

6 Marktwerking

Wij pleiten voor een economische gelijkschakeling van de verschillende vervoerssystemen. Daarbij vinden wij dat ook bij de luchtvaart het principe 'de vervuiler betaalt' moet worden gehanteerd. Kosten die de luchtvaart genereert vanuit het boven geschetste bredere maatschappelijk perspectief zullen door de luchtvaart (dus de passagiers) zelf uit de eigen portemonnee gefinancierd moeten worden en niet door de belastingbetaler uit de algemene middelen. De minister van economische zaken en klimaat heeft zulks recent nog benoemd als vanzelfsprekend onderdeel van het liberaal

gedachtegoed. De miljardensteun die de KLM aan de belastingbetaler vraagt om zijn problemen door de coronacrisis op te lossen staat daar haaks op en onderstreept de zwakte van de luchtvaartsector in de economie.

7 Het netwerk

De KAS is niet blind voor de betekenis die de luchtvaart heeft voor de connectiviteit van 17 miljoen Nederlanders. Met de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur en veel rapporten die vervolgens zijn gepubliceerd - de KAS heeft zelf aan Walter Manshanden en Leo Busopdracht gegeven tot onderzoek naar de betekenis van Schiphol wat geresulteerd heeft in de publicatie "Luchtvaart uit Balans"- concluderen wij dat de kwaliteit van onze connectiviteit verbazingwekkend laag is. De belangenorganisatie van de luchtvaart IATA heeft in 2013 een lijst gepubliceerd met de volgorde van de kwaliteit. Nederland staat op die lijst op de 9e plaats na Zwitserland en voor Noorwegen. Schiphol hoort weliswaar tot de drie luchthavens met de meeste bestemmingen en met de meeste luchtpassagiers, maar de bestemmingen blijven in kwaliteit achter bij die van andere luchthavens. Ook wat betreft passagiers is de kwaliteit beperkt; veel toeristen en weinig zakelijke passagiers. Het verdienmodel van de KLM is voor meer dan de helft gebaseerd op transferpassagiers, die geen enkele bijdrage leveren aan de economie. De status van Schiphol is vooral ontleend aan massa in plaats van aan kwaliteit. Het is die massa, die leidt tot alle ongewenste effecten voor de regio. Om de kwaliteit van het netwerk van Schiphol te versterken zal het nodig zijn om een gericht bestemmingen netwerk op te bouwen. Voor Nederlanders is het daarbij belangrijk het transferverkeer sterk terug te brengen.

8 De organisatie van de luchtvaart

In december 2019 heeft Pieter van Geel zijn evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gepubliceerd "Schiphol vernieuwd verbinden". Zijn bevindingen komen op het volgende neer:

- De organisatie van de luchtvaart is complex en niet transparant
- De taken en bevoegdheden lopen door elkaar
- De sturing vanuit het Rijk is beperkt
- De ORS heeft geen enkele macht, laat staan doorzettingsmacht
- De focus in het overleg met bewoners was groei, groei, groei
- De rol van de ORS is uitgespeeld (overleg en advisering niet meer mogelijk)
- Hinderbeperking en bescherming omgeving zijn niet geregeld
- Uitzonderingen in operationele uitvoering zijn de regel geworden
- Schiphol en niemand anders zit aan het roer zonder vastgelegde kaders

Wij zijn van mening dat op grond van deze bevindingen de organisatie van de luchtvaart fundamenteel aangepast moet worden.

Het primaat van de politiek moet in de organisatie van de luchtvaart terug. De Staten Generaal neemt op strategisch niveau kaderstellende en normstellende beslissingen over de luchtvaart passend bij en in afstemming met het beleid in andere beleidssectoren (economie, volksgezondheid, klimaat, natuur, ...). Door deze afstemming wordt het publiek belang zo goed mogelijk bediend. Op tactisch niveau worden de strategische beslissingen in een uitvoeringstraject geplaatst. Hier vindt ook de afstemming plaats met het beleid van de decentrale overheden op gebieden als milieu, infrastructuur, woningbouw, ruimtelijke ordening, beheersing overlast, e.d.

Op het operationeel niveau vindt de daadwerkelijke implementatie van het beleid plaats. Het gaat om ontwikkeling van een banenstelsel, stationaccommodaties, begeleiding van het luchtverkeer binnen de gestelde randvoorwaarden, douane, verdeling van de slots binnen de gestelde randvoorwaarden, ontwikkeling van het netwerk door het gericht verstrekken van landingsrechten, e.d. Op operationeel niveau is Schiphol als overheids NV leidend bij het uitvoeren van de luchtvaartgerelateerde maatregelen..

Wat tot nog toe ontbrak in de organisatie van de luchtvaart is een handhavingsorganisatie met doorzettingsmacht. Wij pleiten derhalve voor het instellen van een Nationale Luchtvaart Autoriteit (NLA) naar Engels model met een eigen toezichtinstrumentarium, een eigen budget en de toedeling van bevoegdheden, die hem in staat stelt tot correctie.