

Het luchtvaartbeleid in Nederland is vastgelopen. Schiphol zit voortijdig vol, de toegezegde hinderbeperking is onvoldoende gerealiseerd, alternatieve capaciteit in Lelystad komt slechts heel langzaam beschikbaar en de OVV geeft aan dat gezien de veiligheid de grenzen op Schiphol in zicht komen. Heldere keuzes voor Schiphol zijn nu noodzakelijk. Uitgaande van het AldersAkkoord en het regeringsbeleid "mainport in balans met de omgeving" komen bewoners tot de volgende 3 acties om de impasse te doorbreken.

Realiseren van de hinderbeperking behorend bij de 500.000 vluchten.

Staatssecretaris Dijkzwa gaf recent aan dat dankzij de AldersTafel de 500.000 bereikt is op Schiphol (10 jaar geleden was dit aantal nog ondenkbaar), maar zij vergat daarbij aan te geven dat veel van de afspraken uit het 1 en ondeelbare AldersAkkoord die van belang zijn voor bewoners nog niet gerealiseerd zijn. Het gaat daarbij om zaken als daadwerkelijk strikt preferentieel vliegen (Rinnooy Kan norm <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/toepassing-rinnooy-norm-noodzakelijk/>), parallel baangebruik bij verminderd zicht en vermindering van nachtvluchten als compensatie voor het onvoldoende uitvoeren van glijvluchten bij de primaire banen. Voor het niet nakomen van de hinderbeperking bij de Buitenveldertbaan zie bijgaande factsheet. <https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/inzet-buitenveldertbaan-verdubbelt-aldersakkoord-niet-waargemaakt>. Bij andere banen zijn er eveneens problemen met het onvoldoende realiseren van hinderbeperking.

Groei van het mainportgebonden verkeer door vervanging van leisure en low cost op Schiphol.

Zoals aangegeven door de heer Alders bij de RondeTafel Selectiviteit hebben bewoners en lokale bestuurders ingestemd met de groei tot 500.000 vanwege de mainport, niet vanwege het stimuleren van budgettoerisme van en naar Nederland. Door het falend selectiviteitsbeleid is er nu echter rond de 30% niet mainportgebonden verkeer op Schiphol <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/wp-content/uploads/2017/09/Mainport-Verkeer-Analyse.pdf>. Door congestie in ondermeer de lucht zal verdere groei de kwaliteit van het verbindingennetwerk gaan verzwakken. Door toepassing van selectiviteit kan echter tot zeker 2030 de groei van het mainportverkeer geacommodeerd worden binnen de bestaande capaciteit van 500.000 vluchten. De ervaring bij Heathrow (al 10 jaar een capaciteit van ongeveer 480.000 vluchten) leert namelijk dat bij slotschaarste er automatisch een prikkel is om de slots in te zetten voor het mainportgebonden verkeer. Het vervangen van leisure en low cost door mainportgebonden verkeer kan daarbij versneld worden door maatregelen als: secondary slot trading, local rules voor slotuitgifte, verkeersverdelingsmaatregel en ticket tax (ontmoedigen van de meest prijsgevoelige segmenten als low cost).

Ontwikkelen van een alternatief voor de lange termijn. De capaciteit op Schiphol is beperkt vanwege de veiligheid zoals aangegeven door de OVV. Ook kent de voorgestelde uitwerking van de 50/50 regel voor eventuele groei na 2020 dramatische gevolgen voor de omgeving. De 50/50 regel suggereert namelijk dat bewoners erop vooruitgaan (50% van de geluidswinst door stillere toestellen gaat naar bewoners). Meer toestellen die in totaliteit minder geluid produceren betekent echter meer hinderbeleving (het aantal vliegbewegingen weegt namelijk veel zwaarder voor de hinderbeleving dat het gemiddelde geluid per toestel). <https://www.parool.nl/opinie/-schiphol-kan-niet-verder-groeien-in-balans-met-de-omgeving~a4519336/> Bovendien komen de extra vluchten voornamelijk terecht boven de meest dichtbevolkte gebieden dicht bij Schiphol omdat de primaire banen met minder omwonenden dicht bij de banen vrijwel volzitten. Doorgroeien op de huidige lokatie is dan ook een doodlopende weg, het ontwikkelen van een alternatief is noodzakelijk.