



VERBETERVOORSTELLEN CROS BEWONERS

Reactie op de toetsing

31 januari 2006

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om enkele kanttekeningen te maken bij de resultaten van de toetsing van de door ons ingediende verbetervoorstellen.

Wij zijn teleurgesteld over de wijze waarop is omgegaan met ons voorstel 76/251. Dit voorstel is het meest wezenlijke en tevens de basis van onze andere voorstellen, omdat het een visie op de mainport-strategie betreft. In eerste instantie hadden wij het vermoeden wellicht niet helemaal duidelijk te zijn geweest. Herlezing van de tekst van onze originele verbetervoorstellen toont echter aan dat onze stellingname zeer duidelijk is weergegeven, maar dat de toetsingsprocedure zich heeft geconcentreerd op een ongelukkige samenvatting. Voor alle zekerheid hebben wij het onderwerp "mainport" uit onze voorstellen nogmaals als bijlage toegevoegd. Wat wij wensen komt er kort en goed op neer dat het principe van *autonome* groei (een zo groot mogelijke luchthaven) wordt vervangen door het principe van *gerichte* groei (een zo goed mogelijke luchthaven). Wij begrijpen dan ook niets van het verwijt, gemaakt onder het hoofd "opmerkingen", dat wij u in het vage hebben gelaten over wat wij verstaan onder "kwantiteit" en "kwaliteit" in relatie tot groei. Daarin zit nu net de kern van alle kritiek op de evaluatie, namelijk het gebrek aan definitie van wat verstaan moet worden onder "mainport". Wij vertalen dat begrip, in lijn met de historische ontwikkelingen, als een kwaliteitskenmerk (in uw terminologie "een hoogwaardig luchtvaartnetwerk") en pertinent niet als een kwantiteitskenmerk (autonome groei, veel niet-hubgerelateerd verkeer, vastgoedontwikkeling). Het commentaar op ons voorstel, onder het hoofd "mainport ontwikkeling", gaat hieraan totaal voorbij. Zo is de conclusie dat ons voorstel leidt tot stagnatie van groei onjuist en tendentius, wij pleiten juist voor een concentratie op hub-activiteiten en het scheppen van ruimte daarvoor, onder meer door middel van uitplaatsing. In onze voorstellen wordt ook geen verkeer "geweigerd" doch er wordt doelgericht gesorteerd. Economische effecten beperken zich voornamelijk tot een verschuiving van de specifieke locatie Schiphol naar andere nationale locaties. Van een verslechterde positie ten opzichte van buitenlandse luchthavens hoeft al helemaal geen sprake te zijn. Ook daar kampt men met de problematieken van capaciteit en milieu, en ook daar wordt het principe van een mainport plus regionale velden toegepast. Kortom, wij willen afgerekend worden op onze integrale voorstellen maar niet op basis van een ongelukkige en onvolledige samenvatting tegen een maatlat die bij voorbaat groei identificeert met capaciteitsvergroting.

Het gebrek aan definitie van “mainport” wreekt zich ook ten aanzien van een groot aantal door ons en vanuit de regio ingediende verbetervoorstellen gericht op het beperken van hinder. In ons geval zijn dat de voorstellen 76/252, 76/253, 76/255, 76/256, 76/258, 76/259, 76/260, 76/261, 76/1260 en 76/2260. Alle toetsing gaat uit van “benodigde groei”, zonder dat die ook maar enigszins wordt gedefiniëerd, laat staan onderbouwd. Wij spreken dan ook nogmaals onze grote zorg uit over deze lacune die een negatieve druk legt op de hele exercitie van de verbetervoorstellen. Wij vrezen dat met deze wijze van toetsing een groot aantal op zichzelf goede en goed onderbouwde verbetervoorstellen bij voorbaat zal sneuvelen, met als gevolgen grote frustraties bij de indieners en een verder verlies aan draagvlak voor Schiphol.

Met betrekking tot voorstel 76/262 merken wij op dat wij uiteraard op de hoogte zijn van het bestaan van noodprocedures voor voorvallen en incidenten. Waar wij echter op hebben willen wijzen is het feit dat de bestaande procedures in onze perceptie vooral zijn gericht op de vliegveiligheid en niet uitdrukkelijk mede op het vermijden van vliegen boven bewoonde gebieden.

Met vriendelijke groeten,
namens de gezamenlijke bewonersvertegenwoordigers in CROS,

ir M. Geudeke, bewonerscoördinator

Bijlage: excerpt “mainport” uit onze verbetervoorstellen

Mainport

Aan de mainportfunctie van Schiphol wordt grote waarde toegekend. Opvallend is dat in de discussie rond Schiphol het begrip mainport gebrekkig wordt gedefinieerd en verschillend wordt geïnterpreteerd. Volgens ons is de core business van een mainport nog steeds het fungeren als verbindingsschakel tussen intercontinentaal en continentaal luchtverkeer. Een nadere bepaling van de minimale capaciteit behorend bij de mainportfunctie ontbreekt nu in het Plan van Aanpak voor de evaluatie van de Wet en het stelsel. Hierdoor kan niet objectief worden beoordeeld of de door de sector vanuit eigen optiek gewenste capaciteit wel of niet overeenstemt met de minimaal noodzakelijke capaciteit.

De huidige positie van de luchthaven Schiphol werpt een aantal vragen op naar de noodzakelijkheid en de mate van groei, alsmede naar de optimale afmetingen. Hierbij nemen wij in aanmerking dat (1) het hub-and-spoke systeem, dat de basis vormde van het oorspronkelijke mainport-concept, op zijn minst gedeeltelijk verdrongen wordt door point-to-point verbindingen die een andere dynamiek met zich meebrengen, en (2) dat de ontwikkelingen naar stiller en nauwkeuriger vliegen, tegen alle eerder optimisme in, een langzaam traject blijken te zijn met slechts marginale effecten. Verder constateren wij dat ten aanzien van de geluidhinder bij een groot gedeelte van de bevolking de limiet van aanvaardbaarheid is bereikt dan wel overschreden. Zonder een duidelijke capaciteitsgrens wordt de hinder onbeheersbaar.

Er dient een grens te worden gesteld aan de maximale capaciteit van de luchthaven. Verdere groei van Schiphol dient plaats te vinden in de vorm van kwalitatieve groei, niet meer in de vorm van kwantitatieve groei.

Dit kan uitsluitend worden gerealiseerd door een substantiële vermindering van het aantal vluchten. Schiphol moet zich richten op de essentie van een mainport, en dus in de eerste plaats gereserveerd worden voor passagiers-lijndiensten. De noodzakelijke ruimte voor groei kan dan worden gevonden in het geleidelijk "uitplaatsen" van het vrachtvervoer, prijsvechters en vacantiecharters. Het alternatief is uitplaatsing van de luchthaven als geheel, een vroeger reeds geponeerde optie die onmiskenbare voordelen biedt voor werkgelegenheid en innovatie. Een kwaliteitsluchthaven heeft goede gereedschappen nodig. Schiphol moet daarom de wil en de mogelijkheid hebben om uitsluitend geluidsarme vliegtuigen met de modernste navigatieapparatuur te accommoderen, en de beschikking hebben over een luchtverkeersleiding die uitgerust is met de meest geavanceerde middelen.