

GROEIEN IN KWALITEIT

Alternatieve visie van de bewonersvertegenwoordiging op de ontwikkeling op de middellange termijn van Schiphol.

Uitgangspunten 'Groeien in kwaliteit'

1. De positie van Schiphol als mainport dient in de toekomst veilig gesteld te worden. Gedacht moet daarbij worden aan de belangrijke functie, die de mainport heeft voor de economische concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad, met inbegrip van de Zuid-As, ten opzichte van andere grootstedelijke agglomeraties zoals Londen, Parijs, Frankfurt en München.
2. De economische slagkracht en de internationale concurrentiepositie van Air France-KLM binnen het Skyteam verband wordt gewaarborgd.
3. De milieueffecten van geluidhinder, veiligheid en uitstoot van schadelijke stoffen moeten op zijn minst gestabiliseerd en waar mogelijk verbeterd worden in het binnen-gebied en aanzienlijk verbeterd in het buiten-gebied. Er zal geen verschuiving van hinder van het buiten-gebied naar het veel zwaarder belaste binnen-gebied mogen plaatsvinden.

Uitwerking

Om dit te bereiken, zijn de volgende maatregelen noodzakelijk.

1. Er wordt een nationaal luchthavensysteem ontwikkeld. Hierbij is grote urgentie noodzakelijk.
2. In dit nationaal luchthavensysteem wordt inhoud gegeven aan de mainportfaciliteit van Schiphol en het daarbij behorende groeipad. Niet mainport gebonden activiteiten zullen worden ondergebracht bij de overige luchthavens in Nederland.
3. Schiphol krijgt een volumegrens van 500.000 vliegbewegingen, een omvang die in de wet wordt verankerd. Schiphol heeft met dit aantal vluchten procentueel aanzienlijk meer uitbreidingsmogelijkheden dan zijn grote concurrenten Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle.
4. Er worden stapsgewijs 100.000 niet strikt mainport-gebonden vluchten, zoals low cost vluchten, charters, full freighters en eventueel een deel van het niet mainport-gebonden transferverkeer, uitgeplaatst om de mainportontwikkeling de komende 20 jaar veilig te stellen. (Hiervoor is een nationaal luchthavensysteem onmisbaar.)
5. Er vindt geen saldering of actualisatie van de handhavingspunten plaats en het huidige handhavingssysteem is onaantastbaar totdat er een met instemming van de bewoners van de regio beter beschermend systeem gevonden wordt.
6. Het buiten-gebied moet bescherming geboden worden door toevoeging van een nader te bepalen aantal handhavingspunten, volgens de systematiek van de commissie Eversdijk.
7. Het preferentiële baangebruik moet grotendeels intact blijven om de hinder in het binnen-gebied te stabiliseren. Dat betekent geen 2-bij-2 baangebruik buiten een beperkt aantal inbound- en outbound-pieken. Hiermee is er dus hoofdzakelijk 2-bij-1 baangebruik gedurende het grootste gedeelte van de dag.
8. Voor het buiten-gebied zullen zo snel mogelijk hinderbeperkende maatregelen moeten worden ingevoerd. Op korte termijn kan worden gedacht aan de door CROS ontwikkelde pilot 5 en op iets langere termijn aan CDA-vliegen overdag. Ook geluidarmere vliegtuigen hebben een groot verbeterend effect in het buiten-gebied, in tegenstelling tot in het binnen-gebied.
9. Het TVG blijft gehandhaafd. Bij een grens aan het aantal vliegbewegingen, in combinatie met geluidarmere vliegtuigen kan de waarde van het TVG geleidelijk worden verlaagd.
10. Er zal bij voortdurende intensief gezocht moeten worden naar verbetering van routes en route- en baangebruik, verder zal de "nachtproblematiek" een hoge prioriteit op de CROS agenda behoren te houden. Met name zal in Europees verband uiteindelijk gestreefd moeten worden naar volledige nachtsluiting.
11. Op de lange termijn zal verdere groei van het luchtverkeer elders moeten worden geacommodeerd.

Tenslotte merken wij op dat, hoewel wij daar op deze plaats niet nader op ingaan, aspecten welke op dit moment zeer in de belangstelling staan zoals mondiaal de CO2 uitstoot en dicht bij huis de ruimtelijke druk op het "Groene Hart", in een alternatieve structuurvisie zeker een plaats verdienen.

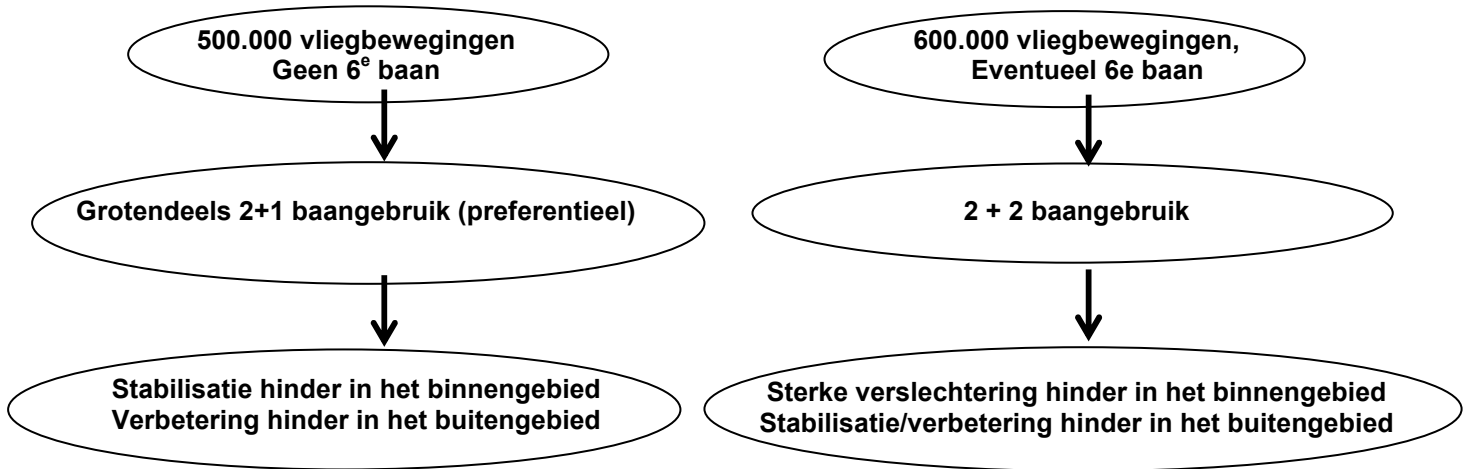
In de bijlage is op schematische wijze weergegeven hoe deze visie zich verhoudt tot de visie in het kabinetsstandpunt

Structuurvisie bewoners

'Kabinetsstandpunt'

Mainport

Mainport



Verdeling verkeer

Verdeling verkeer

500.000 vluchten

Baan	Bewegingen	Starten/landen
Polderbaan	±150.000	75.000 st 75.000 ld
Kaagbaan	±140.000	71.000 st 68.000 ld
Aalsmeerbaan	±90.000	52.000 st 37.000 ld
Zwanenburgbaan	±90.000	45.000 st 41.000 ld
Buitenveldertbaan	±40.000	Vnl landingen

(MER 2004, 500.000 vliegbewegingen)

600.000 vluchten

Baan	Bewegingen totaal
Polderbaan	±130.000
Kaagbaan	±130.000
Aalsmeerbaan	±130.000
Zwanenburgbaan	±130.000
Buitenveldertbaan	±80.000

Dit betekent een sterke verslechtering van het binnengebied:

Aalsmeer, Uithoorn,	<i>Aalsmeerbaan</i>
Amstelveen,	<i>Buitenveldertbaan</i>
Buitenveldert,	
Westelijke tuinsteden	<i>Zwanenburgbaan</i>
Amsterdam, Zwanenburg,	
Halfweg, Lijnden,	
Badhoevedorp,	
Zuid westen van de	
Haarlemmermeer	