

Corona is de reset button voor de luchtvaart

Nooit meer voor 34 euro als sardientjes in een doosje naar Barcelona vliegen. Vliegen 2.0 wordt anders, en duurder. Maar is dat wel zo erg?

Douceurtjes

De roep om de luchtvaart te behandelen als een normale sector is al langer aan de gang. De douceurtjes van belastingvrije kerosine en btw-vrijstellingen hebben de prijzen van vliegtickets altijd kunstmatig gedrukt. Ook werd de aangerichte schade aan de omgeving (zoals gezondheidsschade door geluidhinder en fijnstof) nooit in de ticketprijzen verdisconteerd. Prijsvechters hadden vrij spel, waardoor duurzamere vormen van openbaar vervoer voor de korte afstand nooit konden concurreren met de luchtvaart.

Omgevingssensitiviteit ontbreekt

Bovendien bewees de sector regelmatig geen goede buur te zijn. Niet alleen werden de afspraken van het Alders-akkoord niet nagekomen, een structurele aanpak van hinder kwam nooit van de grond. De sector doet niet mee met het Klimaatakkoord van Parijs en levert nauwelijks een bijdrage aan de CO2 en stikstof reductiedoelstellingen ter bescherming van de biodiversiteit in ons land. Ook een moreel kompas en omgevingssensitiviteit ontbreken, getuige het onbeschaamde bonusplan van de twee topmannen van Air France en KLM. Terwijl zij op hetzelfde moment bij de verantwoordelijke ministers om miljarden aan overheidssteun vroegen. Dit tekent een sector die in het verleden te weinig grenzen opgelegd heeft gekregen en die niet vanuit eigen ethisch besef de noodzakelijke veranderingen heeft willen inzetten.

Reset button

Corona dwingt tot een fundamentele herbezinning op de rol van de luchtvaart in onze maatschappij. Voor vluchten voor de langere afstanden bewijst de crisis dat er voor zakelijk verkeer een redelijk alternatief voor handen is, te weten videobellen. Bedrijven zullen de komende periode meer op de kosten moeten letten; videobellen zal daarom naar verwachting een blijvend deel van deze vluchten overnemen. Nederland als handelsland heeft een kwalitatief goed netwerk nodig van internationale verbindingen voor zakelijke reizigers en toerisme. Onderzoek toont aan dat 350.000 – 400.000 vliegbewegingen per jaar meer dan voldoende zijn voor de instandhouding van ons vestigingsklimaat en werkgelegenheid in de toekomst. Dit plafond (de “HUB 2.0”) moet uitgangspunt zijn bij de steunverlening.

Nieuw normaal

PUSH is van mening dat de huidige periode van stilstand gebruikt moet worden om een SMART (meetbaar en afrekenbaar) plan te ontwikkelen voor de herstart van de operaties na Corona. PUSH vraagt het kabinet om deze herbezinning te organiseren. Participatie van zowel bewoners als de sector in dit overleg is essentieel, waarbij voorkomen moet worden dat we vervallen in oude gewoontes. Er moet een nieuw “normaal” overeengekomen worden. Een proces waaraan alle partijen zich moeten conformeren. Om het overleg vanuit de juiste

uitgangspunten te voeren, en niet achteraf vast te stellen dat het allemaal weer uit de hand is gelopen, stelt PUSH nieuwe kaders voor, die als voorwaarden zouden moeten gelden voor de financiële steun aan KLM en (straks) Schiphol. Centrale opgave is om na Corona eindelijk een verantwoorde harmonieuze balans tussen de luchtvaartsector en de omgeving waar zij deel van uitmaakt te bereiken.

10 voorwaarden

De overhaaste persconferentie van de verantwoordelijke ministers over de aangevraagde overheidssteun voor KLM op 24 april blonk uit in vaagheid. Naast de in dergelijke situaties gebruikelijk voorwaarden voor staatssteun zoals het verbod op dividendbetalingen aan aandeelhouders en ingrepen in de beloning van topmanagers, stelt PUSH daarom de volgende 10 additionele voorwaarden voor.

1. Omwonenden, als belangrijkste stakeholders, moeten betrokken worden bij het ontwikkelen en het monitoren van het implementeren van het pakket voorwaarden voor staatssteun aan de sector. Nu zitten zij niet aan tafel.

2. De voorwaarden voor steun aan KLM moeten gekoppeld zijn aan de voorwaarden voor steun aan (straks) Schiphol, zodat een sluitend pakket ontstaat voor de hele luchtvaartsector in Nederland en er een level playing field voor alle maatschappijen die op Schiphol vliegen ontstaat.

3. De steun (in de vorm van leningen en garanties) moet stapsgewijs in tranches, gekoppeld aan pakketten hinderbeperking, beschikbaar worden gesteld. Iedere tranche mag pas beschikbaar komen na onafhankelijke verificatie van de levering van het pakket aan afgesproken hinderbeperking die bij de betreffende tranche hoort.

4. Voor Schiphol geldt bij het herstarten van vluchten een maximaal aantal vliegbewegingen van 350.000 – 400.000 per jaar (“HUB 2.0”).

5. Er moet een visie op de “HUB 2.0” ontwikkeld worden. Hierbij horen in ieder geval het formuleren van concrete doelstellingen voor het realiseren van een significante reductie van CO2 en stikstof uitstoot op platform en taxi activiteiten. Ook moeten korte vluchten als voeding voor de “HUB 2.0” worden vervangen door de trein en openbaar vervoer, waar dat nu al mogelijk is.

6. KLM en Schiphol dienen per direct het Klimaatakkoord van Parijs te respecteren en hun bijdrage te gaan leveren.

7. Schiphol dient de website www.minderhinderschiphol.nl uit de lucht te halen en de procedures te respecteren die in de OmgevingsRaad Schiphol zijn afgesproken ten aanzien van de hinderbeperking die nog geleverd moet worden volgens het Alders-akkoord.

8. KLM dient de NADP2 startprocedure af te schaffen (nu wordt 80% van de vluchten zo uitgevoerd) voor starts op Schiphol en Schiphol mag NADP2 starts niet meer toestaan.

9. Schiphol dient de secundaire banen zoveel mogelijk te ontzien om omgevingshinder in de dichtstbevolkte gebieden te beperken.

10. KLM mag geen nachtvluchten meer op Schiphol uitvoeren en Schiphol mag geen nachtvluchten meer toestaan.

Voor vragen of meer informatie:

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com

Twitter: PUithoorn

tel. 06 - 2012 7511

Dit persbericht wordt mede ondersteund door het KCCA (Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan) van de Omgevingsraad Schiphol, waarin de bewonersorganisaties van de Zuidoosthoek zijn vertegenwoordigd.

PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) is een onafhankelijke bewonerswerkgroep die zich inzet om de hinder van Schiphol in Uithoorn en De Kwakel te verminderen.