

## Groslijst schiphollen-top-10

23 maart 2018

### Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Wat is 'schiphollen' en waarom een 'schiphollen-top-10'?	2
Thema 1: Klimaatmythes	4
1 Klimaatmythe: voor vliegen bestaat geen klimaatvriendelijker alternatief	4
2 Klimaatmythe: je kunt het Parijse klimaatverdrag uitvoeren en de luchtvaart laten groeien	4
3 Klimaatmythe: met klimaatcompensatie vermindert de luchtvaart het broeikaseffect	6
4 Klimaatmythe: schonere technologieën zullen de milieubelasting van vliegen snel verminderen	6
5 Klimaatmythe: met biokerosine lossen we het klimaatprobleem op	7
Thema 2: Geluidhinder letterlijk wegcijferen	8
6 Geluidsmijthe: hoe hoger het aantal vliegbewegingen, hoe minder de geluidsbelasting toeneemt	8
7 Geluidsmijthe: computermodellen bepalen de geluidhinder, de ervaring van mensen telt niet mee	8
8 Geluidsmijthe: als je iets verder van de start- en landingsbaan woont, kun je geen hinder van overvliegende vliegtuigen ervaren	9
9 Geluidsmijthe: als je in de buurt van Schiphol in een huis woont dat na 2005 is gebouwd, dan besta je voor Schiphol niet	10
Thema 3: Er bestaat onvoldoende bewijs dat het economisch noodzakelijk is dat het Schiphol-complex groeit	11
10 Als het Schiphol-complex niet groeit, komt de Nederlandse economie in een neerwaartse spiraal terecht	11
11 Economiemythe: groei van Schiphol leidt tot meer werkgelegenheid	12
12 Economiemythe: groei van Schiphol levert toegevoegde economische waarde	12
Thema 4: Afspraak is afspraak? Niet voor de Nederlandse luchthavens	14
13. Minder hinder wordt meer hinder	14
14. Maximaal 500.000 vliegbewegingen per jaar is in werkelijkheid 507.000	14
15. Maximaal 29.000 nachtvluchten is in werkelijkheid 32.300 nachtvluchten en wordt mogelijk zelfs 34.000 nachtvluchten	15
16. Maximaal 40.000 vluchten van en naar Lelystad werd 60.000 vluchten en toen toch weer 40.000?	16
17. Burgers beschermen tegen geluidsoverlast wordt: niet klagen maar dragen	17

## Wat is 'schiphollen' en waarom een 'schiphollen-top-10'?

De komende jaren streeft de luchtvaart sector naar een forse uitbreiding van het vliegverkeer boven Nederland. Er ligt een conceptmasterplan voor Schiphol met ingrijpende uitbreidingsplannen. De uitbreidingsplannen voor de luchthaven van Lelystad zijn niet van de baan, maar slechts uitgesteld. Veel regionale luchthavens maken zich klaar om fors te groeien.

De uitbreidingsplannen leiden tot veel protesten van omwonenden en bedrijven die vrezen voor geluidsoverlast. Maar grote onderwerpen die niet in het debat aan bod komen, zijn het klimaat en de gezondheidsschade als gevolg van (ultra)fijnstof. Dat is opmerkelijk, want de afgelopen jaren wordt steeds duidelijker dat een forse vermindering van de luchtvaart nodig is om de klimaatdoelen te halen. Bovendien worden de positieve economische effecten van de groei van luchthavens vaak overdreven.

Sinds kort gaat het in de discussie over uitbreiding van het vliegverkeer om meer alleen dan alleen geluidsoverlast, onder andere dankzij het rapport *Mainports voorbij* van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLI) en het proefschrift van lector aan de NHVT Breda University of Applied Sciences Paul Peeters over de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van vliegen. Toch is de kans groot dat de overheid ook de komende jaren geen structurele beleidswijzigingen doorvoert, anders dan dat ze een pleidooi houdt voor innovatie, zoals de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en het stimuleren van biobrandstoffen.

De belangen en de machtige lobby van de luchtvaartsector zijn zo groot dat niet eens een begin wordt gemaakt met de benodigde structurele wijzigingen. Dat blijkt uit de gebruikte modellen, berekeningen, beleidsnotities, kosten/batenanalyses en studies naar het economische belang van de luchtvaart. Die zijn vaak eenzijdig, onduidelijk, verhullend of zelfs ronduit onjuist.

Mensen accepteren dat niet langer en komen massaal in beweging, zoals bij de plannen voor vliegveld Lelystad. Ook rond andere luchthavens, zoals Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Eelde, breiden de cirkels waarbinnen sprake is van geluidsoverlast zich steeds verder uit en komen omwonenden steeds vaker in opstand. In het geval van Schiphol sleept de strijd tussen omwonenden en de luchthaven zich al tientallen jaren voort en worden gemaakte afspraken telkens niet of halfhartig uitgevoerd.

Voormalig minister van VROM Pieter Winsemius spreekt in dit verband over 'schiphollen'. Met dat werkwoord bedoelt hij dat de overheid steeds opnieuw afspraken met groepen burgers maakt waarvan ze van tevoren weet dat ze die niet gaat nakomen, waarna de burger na de derde keer dat

de beloften niet zijn nagekomen afhaakt. Onder schiphollen valt ook dat de overheid in officiële berekeningen irreële en onjuiste veronderstellingen hanteert.

Het doel van het symposium 'Eerlijk over vliegen' van de Milieufederatie Noord-Holland is om het schiphollen te stoppen en het maatschappelijke debat en de politieke besluitvorming te baseren op feiten en gezond verstand.

Als je stop met schiphollen, kom je in de ogen van de Natuur en Milieufederaties automatisch tot de conclusie dat de groei van de luchtvaart in een klein land als het onze niet mogelijk is en dat het klimaatverdrag van Parijs een onhaalbaar doel is.

Met het oog op het symposium hebben we een groslijst voor de 'schiphollen top 10' samengesteld die we hierna presenteren: zeventien van die door Winsemius bedoelde irreële en onjuiste veronderstellingen die de overheid en de luchtvaartsector telkens weer aandragen. We kunnen in dit geval gerust spreken van 'mythes'. We hebben die groslijst zorgvuldig samengesteld, maar staan open voor aanvullingen en verbeteringen.

Bovendien zijn we benieuwd naar uw top 10. Binnenkort kunt u uw eigen top 10 samenstellen op [www.eerlijkovervliegen.nl](http://www.eerlijkovervliegen.nl)

En om daar alvast een voorschot op te nemen, dit zijn wat de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland betreft de vijf mythes en halve waarheden die een plek zouden kunnen krijgen in de schiphollen-top-10:

- 1) Klimaatmythe: voor vliegen bestaat geen klimaatvriendelijker alternatief;
- 2) Geluidsmythe: hoe hoger het aantal vliegbewegingen, hoe minder de geluidsbelasting toeneemt;
- 3) Geluidsmythe: computermodellen bepalen de geluidhinder, de ervaring van mensen telt niet mee;
- 4) Maximaal 29.000 nachtvluchten is in werkelijkheid 32.300 nachtvluchten en wordt mogelijk zelfs 34.000 nachtvluchten;
- 5) Burgers beschermen tegen geluidsoverlast wordt: niet klagen maar dragen.

## Thema 1: Klimaatmythes

### 1 Klimaatmythe: voor vliegen bestaat geen klimaatvriendelijker alternatief

Het Schiphol-complex (Amsterdam International Airport, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) moet wel groeien, want voor vliegen zou er geen klimaatvriendelijk alternatief zijn. Alleen: ongeveer 70 procent van het vliegverkeer vanaf Schiphol heeft een Europese bestemming. Van die bestemmingen zijn er nu al zeventien goed bereikbaar per trein. Als de trein als serieus alternatief ingezet zou worden, zouden ruim 83.000 vluchten vanaf Schiphol niet nodig zijn. De maximale capaciteit van Lelystad Airport, 45.000 vakantievliegtuigbewegingen per jaar, is [overbodig als die passagiers gebruikmaken van de vijftien voor die bestemmingen bestaande treinverbindingen](#).

Gelukkig lijkt het erop dat we deze mythe al hebben kunnen ontcrachten. Ook Schiphol-CEO Jos Nijhuis en KLM-CEO Pieter Elbers pleiten er sinds het begin van dit jaar voor om vluchten naar nabije bestemmingen te vervangen door treinreizen.

### 2 Klimaatmythe: je kunt het Parijse klimaatverdrag uitvoeren en de luchtvaart laten groeien

Vliegen is de meest klimaatintensieve manier van transport en een van de snelst groeiende bronnen van broeikasgassen. Toch valt de luchtvaart niet onder het klimaatakkoord van Parijs en is die officieel nog geen onderdeel van het Nederlandse klimaatakkoord waar minister Wiebes aan werkt. Dat is vreemd. Alle sectoren in Nederland maken serieus werk van energiebesparing en het terugdringen van broeikasgassen, behalve de luchtvaart. En dat terwijl experts (o.a. [Lee et al., 2009](#); [Grewe, 2018](#)) stellen dat vliegen verantwoordelijk is voor ongeveer 5 procent van de door mensen veroorzaakte opwarming van de aarde. De luchtvaart neemt ongeveer 2 procent (zie [overzichtsstudie](#)) van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-emissies voor zijn rekening als gevolg van de verbranding van kerosine. Met de overige opwarmende klimaateffecten – de emissie van NO<sub>x</sub> uit vliegtuigmotoren, de uitstoot van roet, de vorming van condensatiestrepen en wolkvorming – komt de klimaatbijdrage op ongeveer 5 procent.

Dat wordt alleen maar erger. In het European [Aviation Environmental Report](#) staat dat wordt verwacht dat de C<sub>2</sub>- en de NO<sub>x</sub>-emissies door de luchtvaart tussen 2014 en 2035 met 43 procent zullen groeien. Als het vliegverkeer (vooral door toerisme) blijft groeien zoals voorspeld, dan wordt de helft van de klimaatwinst die met schonere auto's, treinen en vrachtwagens wordt geboekt in 2030 tenietgedaan door de luchtvaart (en de scheepvaart). Voor Nederland lijkt dat te betekenen dat de groei van het Schiphol-complex een kwart tot de helft van de CO<sub>2</sub>-besparingen die in andere sectoren worden gerealiseerd teniet zal gaan doen. Die groei loopt namelijk in de pas met de wereldwijde groei (zie [verkeer en vervoerscijfers](#)).

De eerder genoemde [Paul Peeters](#) stelt zelfs dat de luchtvaartsector, als er niets verandert, in 2070 evenveel uitstoot als wat de wereld in totaal moet reduceren om de Parijse akkoorden te halen. Dan wordt het volgens Peeters onmogelijk om de doelstelling te halen dat de gemiddelde temperatuur op de wereld niet meer dan twee graden stijgt.

Verbetering van operationele efficiëntie, technologische innovatie van vliegtuigen, alternatieve brandstoffen en marktinstrumenten (denk aan compensatie) zijn volgens experts onvoldoende om binnen het CO<sub>2</sub>-budget voor de luchtvaart te blijven, mede door de hoge meerprijs en in sommige gevallen te langzame technologische ontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan batterijen voor elektrisch vliegen of vliegen op waterstof).

Behalve dat deze maatregelen worden genomen – wat sowieso goed is – moet het vliegverkeer ook krimpen (of in ieder geval niet meer groeien), aldus o.a. [Joris Melkert](#) (luchtvaartexpert van de TU Delft), [Paul Peeters](#) en [Harry Lehmann, hoofdarchitect van de Duitse Energiewende](#). Paul Peeters stelt bijvoorbeeld dat een [duurzaam scenario voor toerisme](#) met de volgende maatregelen mogelijk zou zijn:

- 100 procentelektrische auto's in 2050,
- hoogst mogelijke energie-efficiëntie,
- 200 miljard dollar per jaar investeren in hogesnelheidsspoor,
- 90-450 euro per ton CO<sub>2</sub>-belasting,
- belasting op vliegtickets van 200 procent,
- snelheid van het openbaar vervoer (vooral de trein) met 30 procent omhoog.

### 3 Klimaatmythe: met klimaatcompensatie vermindert de luchtvaart het broeikaseffect

In oktober 2016 hebben landen via de luchtvaartorganisatie van de VN, de ICAO, een afspraak gemaakt om de groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van internationale vluchten vanaf 2020 te compenseren. Het idee van compensatie is dat de vervuiler anderen betaalt om de uitstoot te reduceren, zodat de vervuiler zelf meer kan uitstoten. De vraag is echter hoe effectief dat is. Volgens een [studie](#) van de Europese Commissie is 85 procent van de compensatieprojecten binnen het zogeheten Clean Development Mechanism (CDM) van de VN mislukt als het gaat om het terugdringen van de uitstoot.

Het probleem met het plan van de ICAO is dat het in ieder geval tot 2020 vrijwillig is, en misschien zelfs daarna nog. De maximumhoeveelheid CO<sub>2</sub> die door deze strategie gecompenseerd kan worden wordt berekend op ongeveer [22 procent van alle luchtvaartemissies](#). Ook Zelfs wanneer dat haalbaar zou zijn, dan zou het een tijdelijke oplossing zijn, omdat meer landen gaan groeien en uiteindelijk alle landen moeten reduceren. Dan kun je dus niet meer iemand anders betalen om meer CO<sub>2</sub>-budget te krijgen. De lage kosten van compensatie vormen bovendien geen stimulans om te innoveren.

Ook private concepten als 'Trees for travel', waarbij luchtreizigers de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun reis compenseren met geld waarmee bomen worden aangeplant, leggen te weinig gewicht in de schaal. Slechts [0,09 procent van de passagiers doet eraan mee](#). De aanplantprojecten vinden vrijwel altijd buiten de rijke OESO-landen plaats, terwijl de lokale bevolking meestal niets wordt gevraagd. Ook is sprake van dubbeltelling (bosaanplantprojecten worden binnen de kaders van het Verdrag van Parijs al meegerekend).

### 4 Klimaatmythe: schonere technologieën zullen de milieubelasting van vliegen snel verminderen

Elektrische vliegtuigen, waterstof als vervanger van kerosine en vlootvernieuwing: het zijn belangrijke ontwikkelingen, maar voor het halen van de klimaatdoelen komen ze te laat.

Voor elektrische vliegtuigen geldt dat ze alleen op (heel) korte afstanden ingezet kunnen worden en dat het alleen gaat om kleine vliegtuigen met een klein aantal passagiers. Vliegtuiginnovatie-expert Joris Melkert stelt bijvoorbeeld dat er 60 keer meer energie in een kilo kerosine zit dan in een kilo accu: ['Daardoor is het voorlopig technisch onhaalbaar om op accu's te vliegen](#). Batterijen worden jaarlijks drie procent beter, 'maar dan zijn we tachtig jaar verder voor we het eerste langeafstandsvliegtuig elektrisch kunnen maken', aldus [Paul Peeters](#).

Nieuwe vliegtuigen zijn zuiniger en stiller. De milieuwinst die ermee geboekt kan worden is een half tot 1 procent per jaar. Maar de hoge aanschafkosten hinderen al te snelle vooruitgang. ‘De populairste modellen van Airbus en Boeing kosten nieuw ongeveer 100 miljoen dollar. Dat zijn dus geen toestellen die je vlot vervangt. Een vliegtuig gaat ongeveer twintig jaar mee. Aangezien een nieuwe generatie vliegtuigen zo’n 20 procent zuiniger is, kom je uit op een jaarlijkse verduurzaming van slechts 1 procent. En als je dan bedenkt dat de vliegtuigbranche jaarlijks met 5 tot 7 procent groeit, is dat bij lange na niet genoeg om de toenemende uitstoot te compenseren,’ aldus. Daar komt nog bij dat voor nog zuinigere ontwerpen de mogelijkheden nagenoeg zijn uitgeput.

Een andere optie is waterstof. Daarin past veel meer energie per kilo, maar is volume het probleem. ‘Als je een standaardtype vliegtuig wilt laten vliegen op waterstof, moet er een extra verdieping worden toegevoegd om alle waterstof in op te slaan,’ aldus [Melkert](#). Dat is ook al geen optie.

Tot slot: ook de efficiëntiewinst van vliegtuigen neemt steeds minder snel toe ([Peeters et al., 2016](#)).

## 5 Klimaatmythe: met biokerosine lossen we het klimaatprobleem op

Met biokerosine zou je in theorie de broeikasgasuitstoot met 40 tot 60 procent kunnen terugdringen ten opzichte van gewone kerosine. Maar dat is alleen in theorie. Om alle vluchten in Europa op biokerosine te laten vliegen heb je twee derde van alle landbouwgrond in Europa nodig om de gewassen te telen waarvan de kerosine wordt gemaakt. Voor een retourtje Parijs op frituurvet – vaak gepresenteerd als duurzaam alternatief voor biokerosine – moet je acht jaar lang elke dag patat eten.

Bron: <https://www.theguardian.com/environment/2017/oct/12/new-airplane-biofuels-plan-would-destroy-rainforests-warn-campaigners>

Bron: Mongabay 25-1-2018

Bron: Alternative aviation fuels alone cannot resolve non-CO<sub>2</sub> climate impact of aviation

<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/Alternative%20aviation%20fuels%2C%20Flight%20path%20to%202050%20Dr.%20Chris%20Malins.pdf>

## Thema 2: Geluidhinder letterlijk wegcijferen

### 6 Geluidsmythe: hoe hoger het aantal vliegbewegingen, hoe minder de geluidsbelasting toeneemt

De geluidsbelasting van overvliegende vliegtuigen wordt berekend en niet bij omwonenden van luchthavens thuis gemeten. De computermodellen waarmee die berekeningen worden uitgevoerd doen iets gekks: ze zorgen ervoor dat bij een hoger (absoluut) aantal vliegbewegingen nauwelijks extra geluidhinder oplevert. Dat komt doordat de modellen waarmee de geluidsbelasting (uitgedrukt in Lden) wordt berekend het aantal overvliegende vliegtuigen (frequentie) even zwaar tellen als de geluidsterkte (geluidsdruk in decibellen) van die vliegtuigen. Vervolgens delen ze de frequentie en de decibellen door een periode van een jaar. Wat op basis van de modellen wordt geconcludeerd, is hetzelfde als concluderen dat een gebroken been gemiddeld genomen over een jaar geen pijn doet.

Het probleem daarbij is dat mensen een klein verschil in geluidsterkte niet waarnemen. Of een vliegtuig met 78 decibel overkomt of met 76 decibel: een mens kan het verschil niet waarnemen. Maar de computermodellen houden geen rekening met die menselijke maat: ze doen alsof een mens wél minder hinder ervaart van een vliegtuig dat 2 decibel stiller is. Dus als alle vliegtuigen gemiddeld 2 decibel stiller worden, mag van de computer de frequentie van het aantal vliegtuigen dat overkomt omhoog. Met 58,5 procent maar liefst. Bij een uitgangssituatie van 5000 vliegtuigen per jaar leidt dat tot 2925 extra vliegtuigen, bij een uitgangssituatie van 50.000 tot 29.250 extra vliegtuigen.

Volgens het computermodel is de situatie in die scenario's gelijk gebleven. Maar omdat mensen het geluidsverschil per overkomend vliegtuig niet kunnen horen (78 decibel is hinderlijk en 76 decibel is even hinderlijk), ervaren ze de toename in frequentie als meer overlast. Terwijl de overheid zegt dat de hinder bij 79.250 vliegtuigen met 76 decibel gelijk is aan 50.000 vliegtuigen met 78 decibel.

### 7 Geluidsmythe: computermodellen bepalen de geluidhinder, de ervaring van mensen telt niet mee

De ervaringen van omwonenden tellen niet mee bij het bepalen van geluidhinder. Dat komt wederom doordat geluidhinder alleen wordt berekend. Uit onderzoek van de GGD Kennemerland blijkt bijvoorbeeld, anders dan uit officiële cijfers, dat de werkelijk beleefde geluidhinder in die regio tussen 2008 en 2012 is afgenomen, maar vanaf 2012 gelijk is gebleven.



Ook slaapverstoring en andere gezondheidseffecten worden niet of maar zeer beperkt meegenomen. Volgens het GGD-onderzoek is de slaapverstoring over de gehele periode gelijk gebleven. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie leidt ook matige slaapverstoring tot gezondheidsproblemen, zoals een verhoogd risico op hart- en vaatziekten, diabetes, hoge bloeddruk en psychische problemen.

#### Bronnen:

WHO guidelines for community noise 1999, Burden of disease from environmental noise, Berglund et al., 1999 , WHO-Europe Burden of disease from environmental noise, Quantification of healthy life years lost in Europe, 2011. WHO/Europe Night noise guidelines for Europe, 2009.

GGD Kennemerland, Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen 2016, belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol,

<https://www.ggdkennerland.nl/professionals/onderzoek/overig-onderzoek>

8 Geluidsmythe: als je iets verder van de start- en landingsbaan woont, kun je geen hinder van overvliegende vliegtuigen ervaren

Woon je dicht bij een luchthaven of onder een aanvliegeroute, maar buiten de officiële geluidscontouren (48 Lden) van een luchthaven, dan ervaar je volgens de overheid geen hinder van vliegverkeer. Omwonenden buiten de officiële geluidscontouren worden namelijk niet meegeteld als het gaat om geluidsbelasting. Ook slaapverstoring buiten de nachtelijke geluidscontour van 40 dB wordt niet in de vaststelling van geluidhinder betrokken, terwijl een dalend of opstijgend vliegtuig omwonenden wel degelijk uit hun slaap kan houden. Ook kunnen die overdag ernstige geluidhinder ervaren.

9 Geluidsmythe: als je in de buurt van Schiphol in een huis woont dat na 2005 is gebouwd, dan besta je voor Schiphol niet

Alle omwonenden rond Schiphol (naar schatting een half miljoen mensen) die wonen in een huis dat na 2005 binnen de geluidscontouren is gebouwd, tellen niet mee in de berekeningen van de geluidhinder. Voor Schiphol bestaan die omwonenden kennelijk niet.

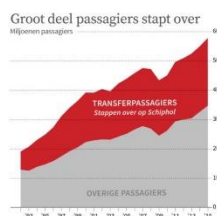
Bron: Spookgehinderden: <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/begrippenlijst/>

## Thema 3: Er bestaat onvoldoende bewijs dat het economisch noodzakelijk is dat het Schiphol-complex groeit

10 Als het Schiphol-complex niet groeit, komt de Nederlandse economie in een neerwaartse spiraal terecht

De bijdrage van het Schiphol-complex aan de Nederlandse economie wordt vaak overdreven. Hans Bakker, voorzitter van werkgeversvereniging VNO-NCW Amsterdam (én voorzitter van de Raad van Commissarissen van Transavia Airlines), zei op 5 maart jongstleden bijvoorbeeld: 'Als Schiphol niet kan groeien, komt de Nederlandse economie in een neerwaartse spiraal terecht.'<sup>1</sup> Dat is niet zo. Dik zestig procent van de passagiers die vliegen vanaf de Schipholvliegvelden gaat op vakantie of op bezoek bij vrienden. Hun bijdrage aan de Nederlandse economie is minimaal, namelijk 0,5 procent. Bron: CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/fag/luchtvaart/hoe-belangrijk-is-de-luchtvaart-voor-onze-economie->

De groei van het aantal passagiers op Schiphol zit hem juist vooral in het vliegverkeer naar de voor de Nederlandse economie minder belangrijke vakantiebestemmingen. Daar heeft Schiphol zelf voor gezorgd door de luchthaventarieven de afgelopen jaren met 19 procent te verlagen.



Natuurlijk, luchthavens zijn van belang voor de internationale bereikbaarheid van de Metropool Amsterdam en van Nederland. Ongeveer een derde (32 procent) van de reizigers die Schiphol

<sup>1</sup> Uitspraak gedaan tijdens het Symposium 'Een vlucht naar voren' op 5 maart 2018 in Bodegraven.

aandoen zijn zakenreizigers. Een belangrijk deel daarvan, 38 procent, gebruikt de luchthaven echter alleen als overstappunt. Voor de Nederlandse economie leveren die transferpassagiers geen significante extra bijdrage op. Uiteindelijk is slechts 20 procent van het totale aantal passagiers zakenpassagiers van belang voor de Nederlandse economie.

Bron: Schiphol Traffic Review 2016.

Bron: Telegraaf 21-2-2018 Bron: <https://nieuws.schiphol.nl/nettoresultaat-daalt-licht-met-29/>

### 11 Economiemythe: groei van Schiphol leidt tot meer werkgelegenheid

In de luchtvaart werkten in 2016 in heel Nederland 22.000 mensen. Dat zijn er 3000 minder dan in 2009. Bij de dienstverleners voor de luchtvaart (afhandeling van vracht en passagiers) zijn daarnaast ca. 3300 mensen werkzaam. En dat terwijl het aantal vliegbewegingen in heel Nederland in diezelfde periode met 25 procent is gegroeid. Groei van het aantal vliegbewegingen betekent dus niet automatisch meer werkgelegenheid.

Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/faq/luchtvaart/hoe-belangrijk-is-de-luchtvaart-voor-onze-economie->

Bron: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?dl=67A4>

### 12 Economiemythe: groei van Schiphol levert toegevoegde economische waarde

De strategie die Schiphol volgt is gebaseerd op transferpassagiers en is er daarom een van onbeperkte, maar laagwaardige groei. , Dat het ook anders kan, bewijst de Londense luchthaven Heathrow, die een kwaliteitsstrategie volgt. De directie van Heathrow wil de geluidhinder beperken door het absolute aantal vliegbewegingen te beperken. . Vliegmaatschappijen zijn daardoor hun routes gaan optimaliseren.<sup>2</sup> Het gevolg is dat de frequentie op bestaande bestemmingen met een hoge opbrengst toeneemt, ten koste van bestemmingen met een lage opbrengst. Daarmee blijft het

---

<sup>2</sup> Zie Stichting Economisch onderzoek (SEO): “Economische Effecten Schiphol”, onderzoek in opdracht van de provincie Noord-Holland, pag. 28, figuur 3.5.

zakelijke segment intact, en daarmee het belang van de luchthaven voor de nationale economie en het vestigingsklimaat.<sup>3</sup>

Vaak worden ook indirecte werkgelegenheidseffecten aan de luchthaven toegerekend, de zogeheten *backward* en *forward linkages*: bedrijvigheid die er is dankzij de luchthaven. Adviesbureaus schrijven er dikke rapporten over. Dergelijke berekeningen berusten op dubbeltellingen, want voor andere sectoren, zoals de toeristische sector in Amsterdam, telt de luchthaven op haar beurt als *backward* of *forward linkage*. Bovendien zit er altijd een element van willekeur in wat tot de 'bedrijvigheid dankzij de luchthaven' wordt gerekend.

Overigens: niemand pleit voor het sluiten van de luchthaven. Het gaat er in de discussie over uitbreiding om of verdere groei noodzakelijk is. Voor die noodzaak bestaat geen bewijs.

---

<sup>3</sup> SEO: "Economische Effecten Schiphol", pag. 40-41.

## Thema 4: Afspraak is afspraak? Niet voor de Nederlandse luchthavens.

### 13. Minder hinder wordt meer hinder

Voor Schiphol is afgesproken de banen die de minste hinder veroorzaken – de Kaagbaan en de Polderbaan – het meest te gebruiken. Tijdens pieken kan een van de drie secundaire banen worden bijgeschakeld als extra start- of landingsbaan. Deze secundaire banen veroorzaken meer overlast. De Polderbaan is dus aangelegd om de hinder te verminderen. In eerste instantie werd de baan zelfs de ‘milieubaan’ genoemd.

Maar wat blijkt: in de praktijk is de groei van het aantal vliegbewegingen vooral opgevangen door de banen die de grootste hinder veroorzaken, de secundaire banen. Terwijl het totaal aantal starts en landingen op Schiphol tussen 2013 en 2017 met 17 procent toenam, steeg het aantal vluchten op de Aalsmeerbaan, die pal tegen Aalsmeer-dorp ligt, met 57 procent. Ook boven Buitenveldert, Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen nam het aantal vliegbewegingen op lage hoogte met 22 procent toe, boven Zwanenburg vlogen zelfs 62 procent meer toestellen.

Daarentegen bleef de groei achter op banen waarvan juist is afgesproken dat ze de minste hinder veroorzaken omdat hun vliegroutes vooral over minder dicht bevolkt gebied voeren. Op de Polderbaan zijn sinds 2013 12 procent meer vluchten uitgevoerd, op de Kaagbaan per saldo 7 procent.

Bron: pag. 16

[http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/1c.reactie\\_lvnl\\_helios\\_rapport.pdf](http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/1c.reactie_lvnl_helios_rapport.pdf)

Bron: <https://www.parool.nl/amsterdam/groei-schiphol-zorgt-vooral-voor-meer-vluchten-over-woonwijken~a4578882/?>

### 14. Maximaal 500.000 vliegbewegingen per jaar is in werkelijkheid 507.000

In het zogeheten Aldersakkoord is in 2008 afgesproken dat op Schiphol maximaal 500.000 vliegtuigen mogen starten en landen. Maar in het geval van Schiphol is 500.000 in werkelijkheid 507.000. Dat komt doordat sommige vliegtuigen (handelsverkeer) wél en andere (general aviation, bijvoorbeeld

privé vliegtuigen) niet meegeteld worden.

Het merkwaardige is dat commercieel toegankelijke zakenjets wel meetellen als handelsverkeer en privéjets (zoals de grote Boeing 767 van de Rolling Stones) niet. En dat terwijl elk vliegtuig geluid produceert en CO<sub>2</sub> en fijnstof uitstoot, of het toestel nu geteld wordt of niet.

Bron: <https://www.rtlz.nl/business/met-deze-slimme-methode-kan-schiphol-toch-verder-groeien>

Bron: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/rolling-stones-met-luxe-boeing-767-naar-schiphol>

15. Maximaal 29.000 nachtvluchten is in werkelijkheid 32.300 nachtvluchten en wordt mogelijk zelfs 34.000 nachtvluchten

Voor nachtvluchten geldt hetzelfde verhaal. Door de zogeheten Alderstafel is tien jaar geleden een verlaging van 34.000 naar 32.000 nachtvluchten afgesproken, in combinatie met afspraken over een stille glijvluchtlanding. Omdat het onvoldoende lukte die stille glijvluchten uit te voeren, is vervolgens afgesproken het aantal nachtvluchten verder te verminderen naar maximaal 29.000 op Schiphol.

Algauw werden dat er desondanks 34.000. Vervolgens werd gestreefd naar een aantal van 32.000, maar in 2015 bleken het er toch weer 32.300 te zijn. [Evaluatie Gebruiksprognose 2015]

Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/10/31/schiphol-gebruiksprognose-2017-en-evaluatie-schiphol-gebruiksprognose-2015>

## Alderstafel: Akkoord over alternatief pakket voor glijvluchten

Nieuwsbericht | 11-12-2012 | 15:41

Aan de Alderstafel Schiphol is overeenstemming bereikt over een pakket maatregelen als alternatief voor de invoer van glijvluchtlandingen tussen 20.30 en 23.00 uur. Het alternatieve pakket zal gelden totdat eenzelfde hinderbeperking bereikt kan worden met het alsnog invoeren van glijvluchten. Belangrijk onderdeel van het alternatieve pakket is een verlaging van het plafond voor het aantal nachtvluchten van **32.000 naar 29.000 binnen drie jaar**. Dit schrijft staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) vandaag in een brief aan de Tweede Kamer.

In de praktijk is de laatste jaren niets van een verdere reductie terechtgekomen. In 2016 zijn op Schiphol 33.000 nachtvluchten uitgevoerd, in 2017 32.300 nachtvluchten. De minister van I&W heeft inmiddels te kennen gegeven weer toe te willen groeien naar een aantal van 34.000.

Bron: <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/vermindering-nachtvluchten-onomkeerbaar/>

Bron: Evaluatie gebruiksprognose 2016 pag. 7

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/02/20/evaluatie-gebruiksprognose-2016/evaluatie-gebruiksprognose-2016.pdf>

Bron: <https://www.nu.nl/binnenland/5180303/gemeenten-random-schiphol-willen-minister-nachtvluchten-aanpakt.html>

16. Maximaal 40.000 vluchten van en naar Lelystad werd 60.000 vluchten en toen toch weer 40.000?

Soms denk je een afspraak gemaakt te hebben, maar voordat je het weet blijkt die afspraak – ambtelijk – toch weer anders uitgelegd te worden. Hoe weet je dan nog waar je aan toe bent. Denk aan de ophef over de ambtelijke uitspraak dat op Lelystad binnen de geluidscontouren meer dan de afgesproken 40.000 vliegbewegingen plaats kunnen vinden. Ja, dat er zelfs wel 60.000 vliegbewegingen zouden passen.

Bron: <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/02/04/veel-meer-vluchten-op-lelystad-a1590988>



## 17. Burgers beschermen tegen geluidsoverlast wordt: niet klagen maar dragen

Door een recent besluit van provincies en enkele gemeenten in Noord- en Zuid-Holland ('Wonen en vliegen') kunnen nieuwe huizen gebouwd worden binnen de zogeheten 20 Ke-geluidscontour van Schiphol. Tot nu toe was dat niet toegestaan vanwege de grote geluidsoverlast binnen die contour. De mensen die er gaan wonen moeten door het verplicht ondertekenen van een zogeheten kettingbeding erkennen dat ze overlast kunnen verwachten en moeten dat ook – op straffe van een boete van 100.000 euro – doorgeven aan nieuwe bewoners. Klachten indienen kan nog wel, maar de gemeenten doen daar, zo staat er in het akkoord met de luchtvaartsector, vervolgens niets mee. Ook wordt de luchtvaartsector gevrijwaard van schadeclaims. Inmiddels volgen enkele gemeenteraden die hun college van B&W niet langer en weigeren ze het kettingbeding aan hun inwoners op te leggen. Andere gemeenten doen dat wel. Oftewel: burgers worden soms door hun plaatselijke overheid niet beschermd, maar gedwongen hun bezwaren tegen overlast in te slikken. Ze moeten niet klagen, maar dragen.

Bron: <https://t.co/pEGlftCXeD>

Voor de totstandkoming van deze groslijst schiphollen-top-5 zijn geraadpleegd: Richard Abbenhuis; Piet Boonekamp; Hans Buurma; Matt Poelmans; Gerrit Jan Lagemaat; Its van der Es; Jos Lap.

Research en redactie: Tim de Vrijer; Eva Ballieux; Lex Lohman; Sijas Akkerman.