



ECONOMIE

## Waarom Schiphol maar niet krimpt

Achtergrond zaterdag 27 januari

Dit verhaal is *alleen* vandaag gratis te lezen.[geef mij onbeperkt toegang](#)

Wéér zijn de krimpplannen van Schiphol van tafel, tot groot ongenoegen van steeds meer belanghebbenden. De stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder probeert nu via de rechter krimp af te dwingen. Op 30 januari gaat de zaak inhoudelijk van start. ‘De staat heeft alle mogelijkheden benut om niet aan de inhoud te hoeven toekomen.’

Tekst **Ruben Wissing**Fotografie **Jeffrey Groeneweg/ANP**

10 tot 12 minuten leestijd

Jan Boomhouwer woont sinds 1983 in Aalsmeer, precies onder de aanvliegeroute naar de Aalsmeerbaan. Van dichtbij zag hij Schiphol de afgelopen decennia zorgeloos groeien. ‘Toen ik hier ging wonen, wist ik natuurlijk waar



wanneer ze overvliegen. Schiphol heeft een holly-app, maar door wisselende weersomstandigheden heb je niets aan deze updates.'

Volgens Boomhouwer is voor omwonenden een goede nachtrust een uitzondering op de regel, laat staan dat je 's zomers een tuinfeestje kunt organiseren en elkaar kunt verstaan. 'Overdag nauwelijks rustperioden, 's nachts niet kunnen slapen: het sloopt mensen. Het is gewoon vergif,' zegt Boomhouwer. Er zijn inmiddels tal van onderzoeken die wijzen op concrete gezondheidsrisico's voor de burens van Schiphol. Denk aan stress door consequente slaapverstoring of hart- en vaatziekten door blootstelling aan ultrafijn stof van vliegtuigen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseerde in 2018 dan ook met klem een geluidsplafond van 45 dB(A)-Lden voor de Europese luchtvaart, terwijl Schiphol een norm hanteert van 48 dB(A)-Lden. Dat lijkt een kleine afwijking, maar kan een wezenlijk verschil betekenen voor iemands gezondheid. Overigens is zelfs de huidige Schiphol-norm consequent overschreden de afgelopen jaren, onder het toezicht van de staat. In oktober 2023 werd omwonenden nog compensatie aangeboden voor de geluidshinder, soms van slechts een paar tientjes.

'Ik ken te veel mensen die inmiddels hun briezen hebben gepakt,' zegt Boomhouwer. Zelf koos hij een ander pad: al ruim dertig jaar verzet hij zich met verve tegen de uitbreiding van Schiphol. Boomhouwer is mede-initiatiefnemer van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en roept op tot het naleven van de WHO-geluidsnormen, het rekening houden met andere hinderfactoren dan de jaargemiddelde geluidsbelasting en het bieden van individuele bescherming tegen vliegtuighinder. Krimp is niet de inzet van RBV, maar volgens de stichting is het wel het enige middel om hun doelen te realiseren. Dat valt moeilijk af te dwingen: 'Wij staan onderaan de rekensom om de boekhouding sluitend te maken. Al zie je dat onze boodschap begint in te dalen op Schiphol: er wordt steeds vaker met frisse tegenzin over krimp gesproken. Maar voor ons blijft een heilig principe: eerst zien, dan geloven,' zegt Boomhouwer.

#### VERPLICHTE PROCEDURE

Tot voor kort leek er schot in de zaak te zitten. Luchtvaartminister Mark Harbers (VVD) (inmiddels demissionair) kwam in juni 2022 met een krimpplan voor de luchthaven. Het aantal vliegtuigbewegingen zou via een driesporenplan omlaag moeten, van 500.000 naar 440.000 per jaar (later bijgesteld naar 452.500), te beginnen met een proefperiode, een zogeheten 'experimenteerregeling' van 460.000 bewegingen. Belangrijke voetnoot: dat is de huidige werkelijkheid al. Vanwege structurele personeelstekorten kan de luchthaven momenteel niet meer dan 460.000 slots aan, ook al mag het wel. Toch was de experimenteerregeling een wereldwijde primeur: nooit eerder werd krimp van een luchthaven vanwege geluidshinder politiek afgedwongen. In maart 2024 zou de regeling van start moeten gaan.

De komende tijd buigt de Europese Commissie zich over het vraagstuk, maar tot die tijd staan de krimpplannen weer in de ijskast.

Afgelopen november werd daar, door diezelfde minister Harbers, onder druk van de luchtvaartmaatschappijen, de Verenigde Staten en de Europese Unie, voortijdig een streep door getrokken. De Amerikanen – met name de



uitsluitende concurrentievervalsende krimpplannen en net zou indruisen tegen een luchtvaartverdrag tussen de EU en VS. Als tegenreactie dreigden ze KLM te weren van Amerikaanse luchthavens. Ook de Europese Commissie plaatste vraagtekens: de zogeheten *Balanced Approach* zou met de experimenteerregeling worden genegeerd. Dit is een verplichte procedure voor EU-lidstaten die geluidsoverlast op grote luchthavens willen aanpakken. In het kort houdt de procedure in dat je als lidstaat eerst moet kijken naar alternatieve maatregelen (zoals stillere vliegtuigen, woningisolatie of een andere wijze van opstijgen en landen) voordat je mag snijden in het aantal vluchten.

## DE MOTOR VAN DE EUROPESE ECONOMIE

De komende tijd buigt de Europese Commissie zich over het vraagstuk, maar tot die tijd staan de krimpplannen weer in de ijskast. Het uitstel van de krimpplannen, die juist het vertrouwen in de overheid moesten herstellen, komt hard aan bij omwonenden. ‘Harbers kan wel roepen dat het aan Brussel ligt, maar uiteindelijk gaat hij over het nationale beleid. Hij kon dit zien aankomen,’ zegt Boomhouwer.

‘Het is zeker geen gelopen race in Brussel,’ zegt Koenraad Backers, luchtvaartexpert bij Natuur & Milieu. ‘Bij de Europese Commissie heerst nog erg het idee dat luchtvaart de motor is van de Europese economie, ten dele omdat het vooral afgevaardigden uit de luchtvaartsector zijn die daar aan tafel zitten.’

Wat het advies ook wordt, Nederland kan het niet zomaar opzij schuiven. ‘En dan heb je nog een PVV die tegen die tijd mogelijk aan het roer staat. Zij willen ruim baan maken voor Schiphol,’ zegt Backers.

Minister Harbers geeft inmiddels aan dat de Europese Commissie langer nodig heeft om tot een advies te komen. Hij verwacht dat Schiphol nog niet dit jaar kan krimpen.

Natuur & Milieu stuurde Uitsluitel uit Brussel zal hoe dan ook op zich laten wachten. Schiphol-CEO Ruud Sondag vermoedt dat, mochten de krimpplannen uiteindelijk groen licht krijgen, ze op zijn vroegst in de zomer van 2025 ingevoerd kunnen worden. De stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder wacht daar niet op: via de rechter proberen ze krimp en individuele bescherming af te dwingen. Op 30 januari gaat de zaak inhoudelijk van start. ‘De staat heeft alle mogelijkheden benut om niet aan de inhoud te hoeven toekomen. Zo trokken ze onze ontvankelijkheid (het recht op een gerechtelijke uitspraak, RW) in twijfel door te doen alsof we maar een klein clubje zijn. De rechtbank is daar gelukkig niet in meegegaan,’ zegt Boomhouwer.

## ALTERNATIEF VOOR KRIMP

De stichting staat er vandaag de dag niet meer alleen voor. Krimp wordt inmiddels ook door andere partijen geopperd: van milieuorganisaties en een flink aantal politieke partijen tot Schiphol zelf – zij het dat de grootte van de gewenste krimp verschilt. ‘Schiphol is recentelijk een nieuwe koers gaan varen,’ zegt Backers. Hij wijst naar de rol van interim-topman Sondag, die sinds november 2022 aan het roer van de luchthaven staat. Hij kreeg al de bijnaam ‘vuilnisman’, omdat hij de arbeidsomstandigheden van Schiphol-medewerkers verbeterde en zo de topdrukte in de terminals wist op te lossen. En nu staat hij publiekelijk voor krimp.

‘Waar oud-CEO Dick Benschop veel meer op de lijn van de airlines zat, die voor een zo laag mogelijke prijs wilden groeien, probeert Sondag de balans te vinden tussen de belangen van de sector en verantwoordelijkheid voor de leefomgeving. Tot die houding wordt Schiphol ook enigszins gedwongen, er hangen immers civiele rechtszaken boven het vliegveld die de krimp nog véél groter zouden kunnen maken als ze nu niet inbinden,’ zegt Backers. Het is daarmee een vlucht vooruit.



‘Het is de bekende salamtactiek van dubbeldoelstellingen: minder hinder, maar meer vliegen, waardoor je als omwonende onder de streep niks overhoudt.’

Dat valt ook terug te zien in het 8-puntenplan dat de luchthaven in 2023 presenteerde. Daarin pleiten ze onder andere voor een gedeeltelijke nachtsluiting, een verbod op privéjets en een wettelijk verankerd systeem voor geluidsnormen en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit zou onder andere bewerkstelligd moeten worden door de inzet van stillere vliegtuigen.

Ook KLM leunt zwaar op stillere vliegtuigen, juist als alternatief voor krimp. In hun onlangs gepresenteerde 10 commitments wordt dat als een van de hoofdplossingen aangedragen voor een ‘schonere, stillere en sterkere’ toekomst. De luchtvaartmaatschappij heeft 7 miljard euro geïnvesteerd in een gloednieuwe Europavloot en zet in op schonere brandstoffen. Ook dochteronderneming Transavia vervangt de oude Boeings: de eerste Airbus A321neo’s zijn sinds begin dit jaar in gebruik. Bij de lancering beschreef commercieel directeur Charles Verstegen de vliegervaring ‘alsof je in een Tesla zit’.

#### DE SALAMITACTIEK

Op papier zijn de nieuwe vliegtuigen van KLM en Transavia 50 procent stiller, al werd die claim door onder anderen Willem Franken van de Europese Luchtvaartautoriteit (EASA) ontkracht. Ook Koenraad Backers classificeert de mooie woorden van de luchtvaartmaatschappijen als een halve oplossing: ‘Het idee is dat er met de inzet van stillere vliegtuigen uiteindelijk weer méér gevlogen kan worden. Dat klopt niet, de geluidsmodellen houden onvoldoende rekening met piekbelasting, frequentie of de perceptie van geluid. Er is een groot verschil tussen de berekende geluidshoeveelheid en wat mensen ervaren op de grond.’

Jan Boomhouwer herkent dit beeld: ‘Het is de bekende salamtactiek van dubbeldoelstellingen: minder hinder, maar meer vliegen, waardoor je als omwonende onder de streep niks overhoudt.’

Deze tactiek kwam begin januari nog aan het licht in het EO-programma *Geld of je leven*, waarin KLM-topvrouw Marjan Rintel pleitte voor het schrappen van vluchten tussen Amsterdam en Brussel. Die zouden omwille van de klimaatopgave vervangen moeten worden door een goede treinverbinding. Op de vraag wat er daarna met die vliegtuigen moest gebeuren, gaf Rintel ruitelijk toe: inzetten op andere bestemmingen.

#### UTOPISCHE VERGEZICHTEN

Terug naar de stillere vliegtuigen: die zouden naast stiller ook zuiniger zijn. Volgens Alfred Blokhuisen van omwonendenorganisatie Schiphol Watch is dat een misleidende boodschap. ‘De vliegtuigen zijn weliswaar schoner per stoel, maar de nieuwe Airbus-toestellen hebben meer stoelen dan de oude Boeings.’ Hij plaatst ook kanttekeningen bij de inzet van synthetische kerosine. ‘Om genoeg synthetische kerosine voor Schiphol te maken, heb je de energie van 57 keer de kerncentrale van Borssele nodig. Daarnaast wordt deze kerosine nog steeds verbrand, en heb je dus nog steeds luchtvervuiling en lawaai.’



we zullen allemaal de hele dag aan de uitdagingen moeten, willen we genoeg bio-kerosine kunnen realiseren. Verder worden er ook veel vleesrestanten verwerkt in bio-kerosine. Die worden van over de hele planeet aangesleept naar Nederland. Dat zal de vegetariërs ook wel raken. Elektrisch vliegen is ook niet mogelijk voor de commerciële luchtvaart. Die batterijen zijn zó zwaar, dat gaat nooit lukken. Dat zijn gewoon natuurwetten,' zegt Blokhuisen.

Bedrijven als KLM zeggen zich in te zetten voor duurzaamheid en beloftes te willen doen, maar wetgeving gaat ze een stap te ver.

Backers van Natuur & Milieu sluit zich aan bij de opvatting dat stillere vliegtuigen geen enorme stelselverbetering zijn. 'Als je je realiseert dat tachtig procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de twintig procent langste vluchten wordt veroorzaakt, dan zal je voor het klimaatprobleem echt met andere maatregelen moeten komen. Denk aan het specifiekere beprijzen van CO<sub>2</sub>,' zegt Backers.

Een van de belangrijkste normen die nu in ontwikkeling zijn, is het CO<sub>2</sub>-plafond voor de luchtvaart. Backers is er blij mee, ook al staat het ver van de Parijs-doelstelling om naar netto nul uitstoot te gaan in 2050. 'In het Nederlandse luchtvaartakkoord gaat het om 50 procent reductie ten opzichte van 2005 in 2050, maar het wordt in ieder geval juridisch vastgelegd. Zo kan de luchtvaart zich niet eindeloos blijven vrijpleiten,' zegt Backers. Volgens de luchtvaartexpert is er veel weerstand vanuit de vliegmaatschappijen: bedrijven als KLM zeggen zich in te zetten voor duurzaamheid en beloftes te willen doen, maar wetgeving gaat ze een stap te ver. 'Dan is altijd het argument dat dit concurrentieverlies en misschien wel het einde van KLM betekent, wat dan weer slecht zou zijn voor de Nederlandse economie.'

#### DE HUB-FUNCTIE

Tot dusver voerden die economische belangen ook stevast de boventoon, niet alleen bij de luchtvaartmaatschappijen, maar ook bij de kabinetten Rutte. Het kroonjuweel: de hub-functie. Een Engelsman of Noor kan rechtstreeks naar New York vliegen óf voor de helft van de prijs met KLM via Schiphol reizen. De hub-functie (lees: een groot KLM en Schiphol) levert uiteraard direct banen op, maar zou ook het vestigingsklimaat een boost geven, wordt vaak gezegd. 'Een relatie tussen een overstapluchthaven en een goed vestigingsklimaat is echter nooit bewezen. We importeren vooral de uitstoot van overstappers die soms maar een uurtje op Schiphol zijn,' zegt Backers.

Ook de gemeente Amsterdam staat sceptisch tegenover het prioriteren van economische belangen. 'Ook bij ons is een verschuiving ontstaan in het denken over de toekomst van de luchthaven. De sector benoemt consequent dat de hub-functie zo belangrijk is, maar dat laat zich helemaal niet zo makkelijk uitleggen,' zegt Hester van Buren, luchtvaartwethouder van Amsterdam. 'Economisch verlies voor de stad? Dat willen we de komende maanden in kaart brengen. De klimaatcrisis vraagt nou eenmaal om een nieuwe economie, daar horen nieuwe banen bij.'

Dit onderzoek maakt deel uit van een nieuwe positiebepaling van de hoofdstad – die voor twintig procent





cisen onder met 12 procent krimp van het aantal vliegtuigbewegingen, dat gaat nog verder aan net 8-puntenplan van Schiphol zelf. ‘Niet de economie, maar het klimaat en de leefbaarheid horen op één te staan,’ zegt Van Buren. Zo lobbyt de wethouder in Den Haag en Brussel voor een snel verbod op nacht- en privévluchten. ‘Een nachtsluiting heeft geen effect op de hub-functie. En over privéjets wordt vaak gezegd dat dit belangrijke vluchten zijn voor bijvoorbeeld medici, maar het leeuwendeel gaat naar oorden als Ibiza.’

### Altijd op de hoogte blijven van de beste verhalen? Schrijf je in op onze nieuwsbrief.

Meld je aan en ontvang de beste verhalen van Vrij Nederland in je mailbox.

Op onze nieuwsbrieven is het [WPG Privacy Statement](#) van toepassing.

Ja, ik heb kennis genomen van het WPG Privacy Statement en geef uitdrukkelijk toestemming voor het verwerken van mijn e-mail adres om de nieuwsbrief te kunnen ontvangen.

#### Aanmelden

#### FLINKE INPERKING

Backers gaat nog een stap verder: volgens hem zouden er veel problemen worden opgelost als er op Schiphol fors minder overstappers zijn. ‘Enkele directe bestemmingen – waar nu ook al voor meer dan 90 procent overstappers in zitten – zullen verdwijnen, maar we beschikken dan nog steeds over voldoende aanbod van vluchten om in onze eigen vliegbehoeften te voorzien. KLM is veel groter geworden dan het nationaal economisch belang.’

Ook Alfred Blokhuis pleit voor een flinke inperking. Volgens hem heeft Nederland genoeg aan 250.000 vluchten per jaar. Dan is een nachtsluiting ook niet moeilijk te regelen. ‘Gewoon de boel sluiten van 23.00 tot 07.00 uur. Londen, Hannover, Berlijn, ze sluiten allemaal ’s nachts, alleen Schiphol niet.’

De toekomst van Schiphol blijft voorlopig onzeker. Wat besluit Brussel? Zou een potentieel kabinet Wilders I de krimpplannen definitief opzijshuiven?

De vraag is dus eigenlijk: hoeveel is (het netwerk van) KLM de Nederlander waard? ‘Natuurlijk moeten we oog hebben voor de argumenten van de sector, maar de luchtvaartmaatschappijen zijn dermate anachronistisch dat ze geen enkele vlucht – ook vluchten die ze nog niet eens hebben – willen inleveren. Er worden veel gezondheidsrisico’s gelopen om een bedrijf als KLM in de lucht te houden,’ zegt Jan Boomhouwer.

De toekomst van Schiphol blijft voorlopig onzeker. Wat besluit Brussel? Zou een potentieel kabinet Wilders I de krimpplannen definitief opzijshuiven? Natuur & Milieu gaat voor de proactieve benadering: ze stuurden eind januari samen met veertien bewonersorganisaties en acht andere milieuorganisaties een brief naar de Europese Commissie met het dringende verzoek ‘[We want our sleep back](#)’. Backers denkt dat het vroeg of laat toch tot krimp



bezien door omwonenden. En als Schiphol en de overheid het niet zelf doen, dan zal de rechter het uiteindelijk doen.'

Jan Boomhouwer ziet de rechtszaak van 30 januari dan ook met vertrouwen tegemoet. 'We hebben een sterke zaak: ik hoop dat er ook meer aandacht gaat komen voor individuele bescherming van omwonenden,' zegt de RBV-voorzitter. Alfred Blokhuisen steunt de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder in hun zaak. 'Politici handelen vaak vanuit opportunisme, kijk naar de bizarre natuurvergunning die werd verleend omdat Schiphol boeren uitkocht zodat ze zelf niet aan stikstofreductie hoefden te doen. We moeten het hebben van de rechtsstaat,' zegt Blokhuisen. Ook heeft hij een tip voor politici. 'Ga eens naar een bewonersavond in plaats van altijd maar met Schiphol en KLM te praten. Dat zijn bedrijven, niet je kiezers voor wie je een zorgplicht hebt.'

**Deel dit verhaal**

**Laat een reactie achter**

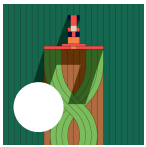
**lees verder**

**Onze levensader staat onder druk: de toekomst van de Rijn is onzeker**

Europese rivieren hebben het zwaar te verduren: sommige dreigen 's zomers op te drogen, andere treden ver buiten hun oevers. Hoe zit dat met de Rijn?

**Meer over Economie**





**ONDERZOEK**

**Hoe een universiteit de landbouwlobby helpt pesticiden op de markt te krijgen**

🕒 11 tot 14 minuten leestijd / 23 minuten leestijd



**ACHTERGROND**

**Hoe NDC mediagroep goud in handen had en het verspeelde**

🕒 7 tot 9 minuten leestijd

**Alles over Economie**



Meld je aan voor een van onze nieuwsbrieven

ja, dit wil ik

Volg Vrij Nederland



© 2024 copyright [Abonnementen](#) [Detective & Thrillergids](#) [Klantenservice/FAQ](#) [Colofon](#) [Adverteren](#) [Contact](#)  
[Algemene voorwaarden](#) [Disclaimer](#) [Privacy statement](#) [Seriegids](#)