

# Een lesje creatief boekhouden van 'Rupsje-nooit-genoeg' Schiphol

## Schiphol als 'staat in de Staat'

Schiphol aast op een fikse uitbreiding. Kan mak-ke-lijk, beweert de luchthaven. Maar nieuwe vluchten moeten sowieso over dichtbevolkt gebied zoals Aalsmeer. Daar zijn bewoners het 'gechoogel' met cijfers spuugzat. Het nu al voortdurende geraas van vliegtuigen trouwens ook.

Door: Marcel van Lieshout 16 juli 2016, 02:00

De ober in Amsterdam-Zuid die op zondagochtend een toerist een ontbijt serveert en zich op het terras verstaanbaar probeert te maken boven het lawaai van een overvliegende Airbus 300 weet waarschijnlijk niet dat hij zijn baan eigenlijk aan Schiphol heeft te danken.

Dit voorbeeld van de 'indirecte' werkgelegenheid die de nationale luchthaven in de regio Amsterdam creëert duikt op in stapels rapporten. Vaak in opdracht van Schiphol geschreven. Vaak door dezelfde onderzoeksbureaus.

Op vrijdag 1 juli jongstleden presenteerde de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, een adviesorgaan van het Rijk, een rapport over het belang van Schiphol als motor van de economie. Daarin wordt in ongebruikelijk nuchtere bewoordingen het effect geschetst van de luchthaven op het vestigingsklimaat. Wat die gevierde luchthaven aan werkgelegenheid oplevert, direct of indirect, is eigenlijk onduidelijk.

## Geen pijler van de Nederlandse economie



© [Raymond Rutting / de Volkskrant](#)

De omvang van de banenwinst is moeilijk te kwantificeren, vindt de Raad. 'Uit studies komen resultaten die een factor tien kunnen verschillen.' De Raad vindt het kortom wel meevallen, met die grote betekenis van Schiphol voor 's lands economie. En concludeert vervolgens dat de luchthaven, anders dan vaak wordt beweerd, helemaal geen pijler is van de Nederlandse economie.

Die opvatting komt de Raad bij de presentatie van het rapport op een ongebruikelijke uitbrander te staan van één van de hoogste ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Directeur-generaal Mark Fréquin vindt de aanbeveling dat het kabinet minder energie en geld moet steken in 'mainport' Schiphol een schande. 'U zegt eigenlijk dat Nederland moet overgaan van voetbal op curling!', was het commentaar dat het Financieele Dagblad begin deze maand uit zijn mond optekende.

Vrij naar Fréquin: weten we wel hoeveel honderdduizenden mensen werk hebben dankzij Schiphol? Dat Schiphol de vijfde luchthaven van Europa is? Nummer vijf! Dat Schiphol is gegroeid (en groei is goed) naar 63 miljoen passagiers (prognose voor dit jaar).

Tekst gaat verder onder de graphic



[©.](#)

## Milieu Effecten Rapportage

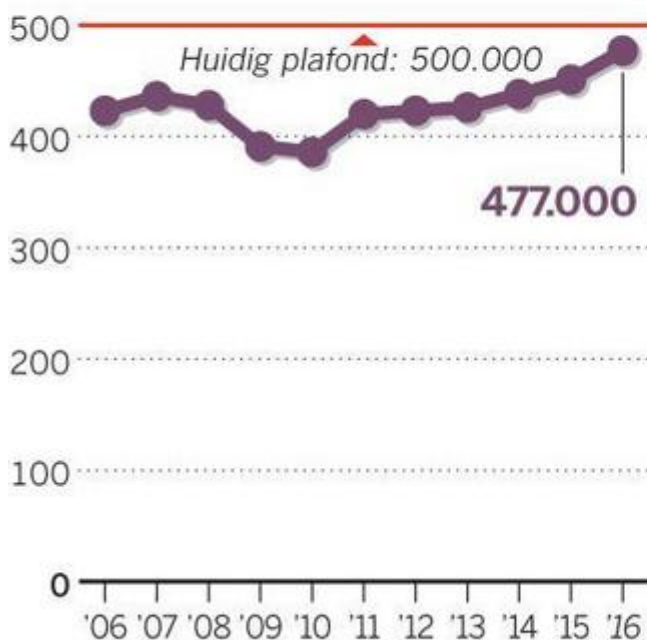
Het dossier-Schiphol is doortrokken van 'creatief omgaan met cijfers'. Al ruim een jaar is de luchthaven achter de schermen bezig de negatieve milieueffecten van vliegverkeer statistisch af te zwakken. Dit ten behoeve van een zogeheten Milieu Effecten Rapportage (MER). Schiphol is verplicht zo'n milieu-analyse te laten opstellen nu voor het vliegverkeer rond Schiphol een nieuw normen- en waardenstelsel voor geluidhinder is ontworpen. De wet waarin dat nieuwe normenstelsel voor de luchthaven wordt vastgelegd, moet volgend jaar van kracht worden.

Het ministerie van Infrastructuur en Schiphol zelf hopen dat de MER er uiteindelijk toe bijdraagt dat Schiphol de komende decennia ruimte krijgt om nog meer te groeien, zowel op de grond (nieuwe terminal, zevende baan) als in de lucht (meer starts en landingen). Navraag bij de commissie MER, een in Utrecht gevestigd adviesorgaan van de overheid dat moet beoordelen of Schiphol alle milieueffecten van nóg meer vliegen wel juist interpreteert, leert dat het nog steeds de bedoeling is dat het nieuwe geluidsstelsel volgend jaar definitief ingaat (er wordt sinds een paar jaar mee geëxperimenteerd).

**Tekst gaat verder onder de graphic**

## Vliegplafond bijna bereikt

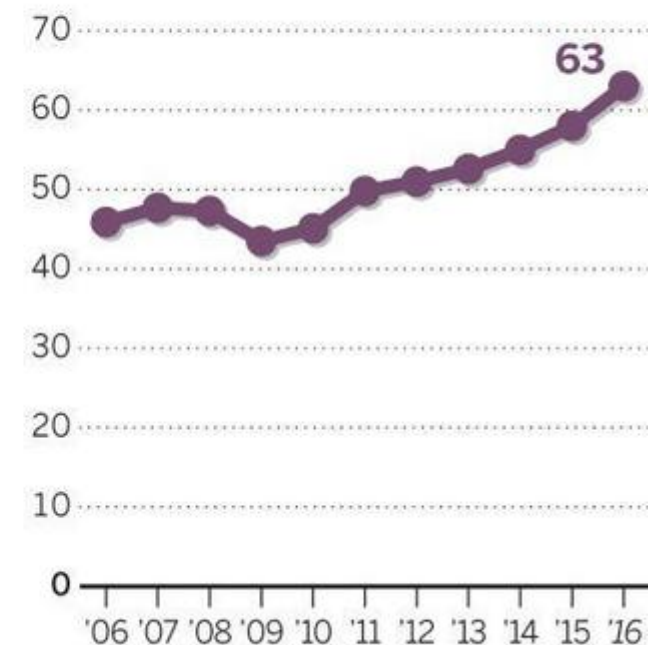
Aantal vluchten per jaar x 1.000



160716 © de Volkskrant - tb. 2016 is prognose  
Bron: Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

## Steeds meer passagiers

Aantal passagiers per jaar, miljoenen



160716 © de Volkskrant - tb. 2016 is prognose  
Bron: Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

[©.](#)

## Grote woede



[© Raymond Rutting / de Volkskrant](#)

De kern van het gegoochel met cijfers is dit: hoe verkoopt Schiphol het verhaal dat meer starts en landingen (voor dit jaar worden er 477 duizend verwacht) uiteindelijk tot minder (geluid-)overlast leidt voor omwonenden (1,2 miljoen mensen binnen de geluidscontouren) terwijl al vaststaat dat het aantal omwonenden ook zal groeien de komende jaren?

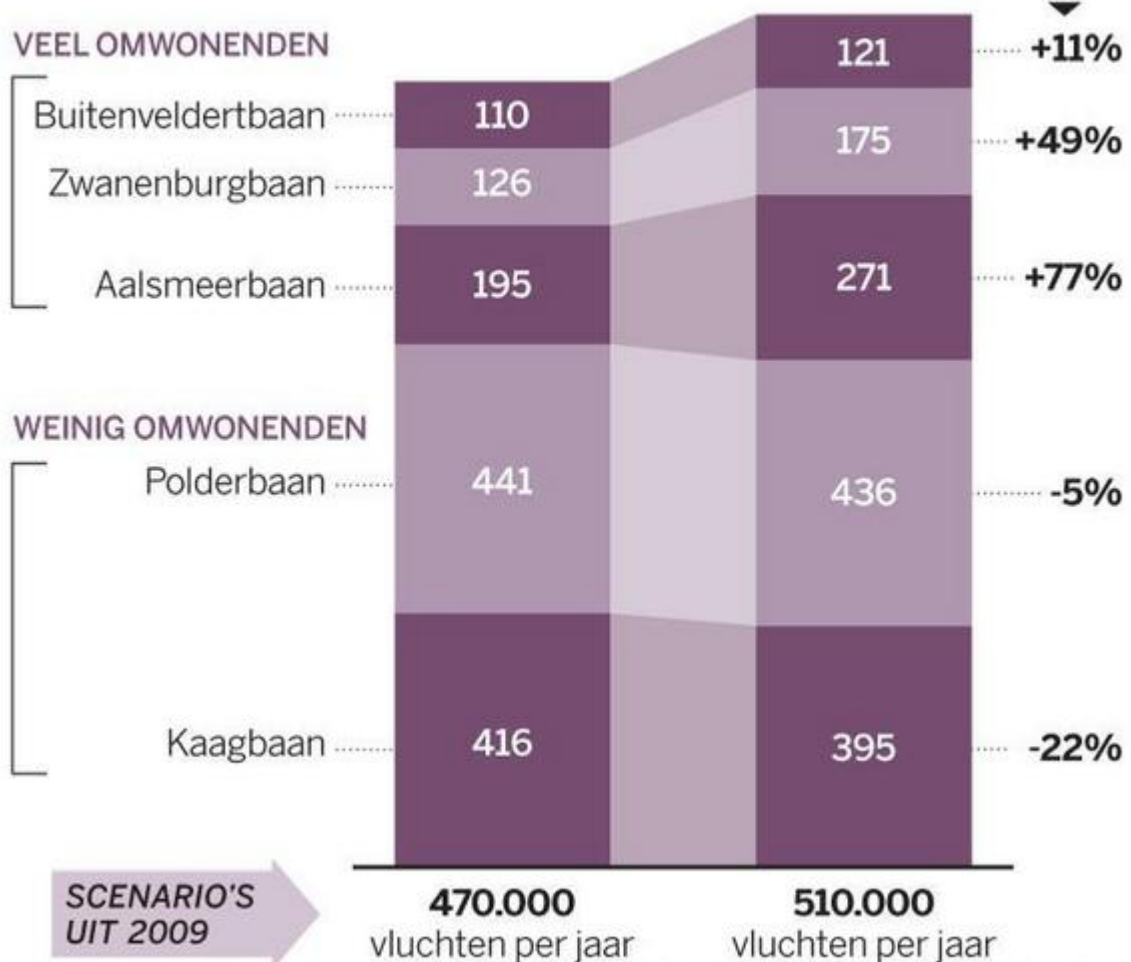
Dat verhaal is natuurlijk lastig te verkopen. De manier waarop Schiphol dat toch aan de man brengt heeft bij groepen omwonenden grote woede gewekt. Schiphol 'sjoemelt', Schiphol 'goochelt met cijfers' en Schiphol verlaagt zich tot 'creatief boekhouden', zo luidt de kritiek in een persbericht van de bewonersdelegatie in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van 19 mei.

Die kritiek komt nu zelfs - en dat is een primeur - van gematigde omwonenden die in principe tot de Schipholvrienden worden gerekend. Zij hebben zitting in de ORS, het overlegorgaan waarin de luchtvaartsector, gemeenten en bewoners al polderend afspraken maken over de lusten van en schade door de luchthaven.

Tekst gaat verder onder de graphic

## Dichtbevolkte gebieden krijgen juist wel last van groei

Verdeling over de banen, vluchten per etmaal\* in verschillende scenario's, prognoses uit het Aldersakkoord (2009)



\* Aantallen berekend op basis van totaal van dag- en nachtvluchten in een jaar bij verschillende scenario's. Aantal vluchten overdag overdag zal hoger liggen.

160716 © de Volkskrant - tb. Bron: Aldersakkoord, bewerking cijfers de Volkskrant



### Overlegmomenten

“We willen inzage krijgen in die MER waaraan Schiphol werkt, maar ze komen gewoon niet opdrijven”

Gepensioneerd huisarts Kees van Ojik uit Zwanenburg

Van polderoverleg is al eventjes geen sprake meer. Een bijeenkomst van een van de gremia van de ORS op 8 juli ging niet door na een boycot door bewonersvertegenwoordigers. Bij andere overlegmomenten, eerder dit jaar, liet Schiphol zelf verstek gaan. Het beschaafde

overleg tussen omwonenden en Schiphol dat de groei van het vliegverkeer tot nu steeds politieke legitimiteit verschaft, staat daarmee op losse schroeven.

'We willen inzage krijgen in die MER waaraan Schiphol werkt, maar ze komen gewoon niet opdruven', zegt gepensioneerd huisarts Kees van Ojik uit Zwanenburg. Hij is al decennia hét gezicht van de bewonersinbreng in de overleglichamen over Schiphol (vroeger de Alderstafel, sinds 2015 ORS) en tot voor kort het boegbeeld van de gematigde, 'redelijke' omwonenden. Nu komen ook over zijn lippen woorden als 'sjoemelen', 'goochelen' en zelfs 'bedrog'.

## 'Zeuren'



[Reizigers in de vertrekhal op Schiphol. © ANP](#)

'O hemel, daar gaan we weer', verzuchten de partijen die Schiphol wél als een zegen beschouwen. De Schiphol-toejuichers die nooit klagen over geluidsoverlast of over het ultrafijnstof dat de vliegtuigen als een onzichtbare deken over de naaste omgeving van de luchthaven draperen. Daar zijn ze weer, de zeurderige types.

Over het goochelen met cijfers in het Schipholdossier gesproken: iemand die klaagt over lawaai bij het officiële klaagpunt BAS (een initiatief van Schiphol zelf) en dat bijvoorbeeld vijftig zondagen achtereen doet vanwege vijftig keer laag overvliegend verkeer vanaf 's ochtends zeven uur, telt in de uiteindelijke verslaglegging als slechts één klager mee, namelijk als veelklager. Zijn of haar vijftig klachten worden dus als één klacht in de statistieken opgenomen.

De zeurderige types wonen in plaatsen als Zwanenburg, Amstelveen, Amsterdam, Castricum en Aalsmeer. Nergens komt (het lawaai van) Schiphol zo dichtbij woningen als in Aalsmeer, dat aan de voet ligt van een van de zes start- en landingsbanen: de Aalsmeerbaan. Sommige mensen die daar wonen 'zeuren' niet alleen, maar proberen ook in de ORS te polderen om de geluidsoverlast te temperen.

## Ouder dan 60



[Reizigers op Schiphol. © ANP](#)

De meesten onder hen zijn ouder dan 60 jaar. Dat valt sowieso op: de vermeende zeurderige types of zij die Schiphol wantrouwend bejegenen zijn heel vaak ouder dan 60. Het is een generatie die nog heeft meegemaakt dat er niet om de twee, drie minuten een vliegtuig over hun woning bulderde. Een generatie die - ondanks de ongelukkige ligging van de nationale luchthaven, namelijk midden in het dichtstbevolkte deel van Nederland - nog wel eens stilte heeft ervaren.

Op 6 juli is het relatief stil boven de Aalsmeerse wijk Stommeer. Een uitzonderingssituatie, want de wijk ligt pal onder een aanvliegroute en de inwoners worden per definitie tot de 'zwaar gehinderden' gerekend. Deze ochtend maken de leden van de bewonersorganisatie Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA) er geen geheim van te vrezen dat Schiphol nog lang niet is uitgegroeid.

Maar ze willen vooral niet zeuren. Schiphol is er nu eenmaal en ze wonen nu eenmaal in Stommeer. Een van hen, een jurist van 61 jaar, grapt over de toepasselijke naam. Doofstom. Stomme Aalsmeeders. Kun je ook van Kamerleden zeggen, oppert een ander BWA-lid, werkzaam in het risicomanagement, 60 jaar. Ook de gepensioneerde technicus (67) is daarvan overtuigd.

Die laatste is een week tevoren, op donderdag 30 juni, in de Tweede Kamer aanwezig als daar wordt gedebatteerd over de zogeheten Actieagenda Schiphol. Dat stuk is een vergezicht van het kabinet, bouwsteen voor het Schipholbeleid voor de komende twintig, dertig jaar.

In een van de onderliggende stukken is onder meer te lezen dat Schiphol studeert op de aanleg van een tweede terminal en de opening van een zevende baan, voor na 2030. De Kamerleden blijken op 30 juni (en op 7 juli, bij de voortzetting van het debat) meer met de korte termijn bezig.

## Hasjhonden

Ze maken zich onder andere druk over de oplopende beveiligingskosten voor Schiphol. Weliswaar is Schiphol een bedrijf (met de Staat als grootaandeelhouder; het dividend is in de afgelopen tien jaar opgelopen van 50 miljoen naar 178 miljoen euro), maar de luchthaven is ook een landsgrens die onder verantwoordelijkheid van het Rijk valt. PVV-Kamerlid Dion Graus is gek op vliegen, bekent grif dat hij met geen stokslagen de trein in te jagen is en houdt, qua Actieagenda Schiphol, een hartstochtelijk pleidooi voor meer hasjhonden.



VVD-Kamerlid Ton Elias toont zich erg gevoelig voor de klaagzang van de KLM. Die maatschappij claimt op jaarbasis 30 miljoen euro extra kosten te maken door tijd- en kerosineverlies op de Polderbaan. Die baan ligt zo ver weg van de terminal dat het taxiën voor start of na landing al gauw een kwartier in beslag neemt.

De reden dat de Polderbaan zo ver van Schiphol ligt, namelijk om zo min mogelijk omwonenden met geluidhinder op te zadelen, doet er voor de Kamer kennelijk niet meer toe. De vraag wat almaar meer vliegverkeer voor de leefbaarheid in de omgeving betekent, komt in het Kamerdebat amper aan bod.

## **Groei als publiek belang**

“Is groei een marktkwestie of een publiek belang? Schiphol is niet voor niets een staats-BV”

PvdA-Kamerlid Jacques Monasch

PvdA-Kamerlid Jacques Monasch brengt het thema nog even ter sprake als het over de permanente groeizucht van Schiphol gaat. 'Is groei een marktkwestie of een publiek belang? Schiphol is niet voor niets een staats-BV.' Wat Monasch zegt: de staat moet niet alleen oog hebben voor het belang van de mainport Schiphol maar ook voor dat van omwonenden.

Dat laten we wel aan Hans Alders over, zeggen de Kamerleden zwijgend. Oud-minister Alders, voorheen de baas van het naar hem genoemde overlegorgaan 'de Tafel' is nu ook de voorzitter van de opvolger ORS.

'Wat Alders zegt, wordt klakkeloos door het ministerie én de Tweede Kamer overgenomen', is ruwweg de kritiek van kritische, argwanende omwonenden van de luchthaven. Zo gaat het al sinds het historische Aldersakkoord van 2007 over de groeimogelijkheden van Schiphol.

Een uitvloeisel daarvan is onder meer dat de luchthaven tot 2020 mag doorgroeien tot 500 duizend vliegbewegingen (start en landingen). De luchthaven maakt er ondertussen geen geheim van dat zijn ambities nóg verder reiken.

Dat is bewonersorganisaties als BWA (vierhonderd leden) niet ontgaan. Als de MER straks mogelijk maakt dat het nieuwe normen- en waardenstelsel voor Schiphol tot wet wordt verheven, is dat een eerste aanzet om het aantal vliegbewegingen nog verder te laten toenemen. Voorbij de 500 duizend die tot 2020 als begrenzing is afgesproken.

Het zijn niet alleen 'zeurderige' omwonenden die vinden dat die 500 duizend genoeg is. De in april vertrokken baas van Luchtverkeersleiding Nederland, Paul Riemens, gaf dezelfde boodschap af bij zijn afscheid.

Het nieuwe normen- en waardenstelsel komt er kort en goed op neer dat de 'preferente' banen Polderbaan en Kaagbaan zo veel mogelijk benut moeten worden, omdat het vliegverkeer daar de minste omwonenden hindert. BWA vroeg Kamerleden op de kaart aan te wijzen waar zij denken dat de groei van het luchtverkeer het meest gevoeld gaat worden. Allen wezen op de Polder- en Kaagbaan. Fout!, concludeert de bewonersorganisatie: voor de Aalsmeerbaan is nu tweehonderd vliegtuigen per dag de norm, in de toekomst wordt dat vierhonderd.

## De stille zomer

Nu ook in de Tweede Kamer de geluidhinder door Schiphol voorlopig is weggepraat, treedt de stille zomer in. Bewonersorganisaties broeden op het opblazen van de ORS, het overlegorgaan met de luchtvaartsector (die wil dat Schiphol meeprofiteert van de wereldwijde groei van luchtverkeer) en de gemeentelijke bestuurders (die vooral meer woningen willen bouwen in het Schipholgebied). Schiphol zelf sleutelt in stilte aan de MER.

Stil houdt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur zich nu ook, die van het Schiphol onwelgevallige kabinetsadvies. De Raad hoopt het debat over de luchthaven een impuls te hebben gegeven en vertrouwt erop dat dit rapport eens niet in een diepe la verdwijnt.

Twee jaar geleden gebeurde dat uiteindelijk wél met een rapport van het Britse onderzoeksbureau Helios naar de gebruikscijfers van de Buitenveldertbaan. Volgens dat bureau goochelde Schiphol met die cijfers en was het wantrouwen van klagende inwoners van Buitenveldert en Amstelveen terecht. Er werd in de praktijk veel vaker op de Buitenveldertbaan gevlogen dan de officiële cijfers lieten zien. Schiphol houdt vol dat Helios zich vergiste en dat nu ook erkent. Helios zegt dit: 'We agreed to disagree.'

Vandaag de dag claimt Schiphol dat bij toenemend vliegverkeer en overigens ook meer woningbouw (in het gebied waarvoor afspraken zijn gemaakt over geluidscontouren) de hinder voor omwonenden tóch afneemt. Vanwege stillere vliegtuigen, vanwege een nieuwe opstijgprocedure en vanwege nog veel meer geluidsbeperkende 'maatregelen'.

Deze maatregelen zijn volgens steeds meer bewonersorganisaties samen te vatten als 'creatief boekhouden'. Begrippen als 'Rupsje-nooit-genoege' en Schiphol als 'staat in de Staat' duiken weer vaker op.

Stilte in de Kamer. Stilte aan overlegtafels. Lawaaiig wordt het deze zomer wél in de naaste omgeving van de luchthaven. Schiphol gaat deze zomer alle records verbreken. Zowel wat het aantal vluchten betreft als wat het aantal te verwerken passagiers.

Blijkt uit op 8 juli gepresenteerde cijfers.