



Factsheet *Luchtvaart uit balans*

Sinds de jaren '80 is het Nederlandse luchtvaartbeleid gebaseerd geweest op een hub-strategie. Hierdoor is Schiphol uitgegroeid tot de 4^e luchthaven van Europa; veel groter dan onze bevolking en economie rechtvaardigen. De keerzijde is een grote belasting van de inwoners van Nederland en hun gezondheid, van natuur en klimaat. De balans is volledig zoek.

Hinder en slaapverstoring

- In 2022 ondervonden 840.000 Nederlanders (excl. kinderen) ernstige hinder en 220.000 slaapverstoring door vliegverkeer.
- WHO en RIVM adviseren een lagere maximale blootstelling aan vliegtuiggeluid dan de overheid nastreeft (45 tegen 48 dB L_{den} = de helft minder geluidsenergie).
- Ook bij een blootstelling aan 45 dB L_{den} / 40 dB L_{night} is sprake van 10% ernstige geluidshinder en 11% ernstige slaapverstoring.
- Ruim de helft van de hindermeldingen komt van buiten de 48 dB L_{den} -contour.
- Overschrijdingen van geluidsgrenswaarden bij Schiphol worden al lang gedoogd.

Gezondheid

- Geluidshinder veroorzaakt slaapverstoring, stress, verminderde leerprestaties en hart-/vaatziekten bij mensen.
- De Belgische Hoge Gezondheidsraad adviseert nachtsluiting van vliegveld Zaventem van 23-7 i.v.m. gezondheidsrisico's voor omwonenden; de rechter verbood nachtvluchten op Frankfurt; o.a. Zürich en München zijn 's nachts dicht.
- (Ultra)fijnstof (UFP), ozon en stikstofdioxide (NO_2) verhogen sterftcijfers en hebben nadelige effecten op o.a. hart- en vaatstelsel, luchtwegen en ongeboren kinderen.
- Metingen tonen een duidelijke bijdrage van luchtvaart aan concentraties NO_2 en UFP.
- De politiek heeft sinds 1999 geen advies gevraagd aan de Gezondheidsraad over gezondheidseffecten van de luchtvaart, ondanks grote groei en nieuwe wetenschappelijke inzichten.
- De maatschappelijke roep om onafhankelijk onderzoek naar verbanden tussen vliegtuig-uitstoot en kanker en andere ziektes groeit, maar blijft vooralsnog onbeantwoord.

Klimaat, natuur en schadelijke uitstoot

- De Nederlandse luchtvaart was in 2023 verantwoordelijk voor 80% van de klimaatopwarming in de komende 20 jaar door het Nederlandse vervoerssysteem door sterke niet- CO_2 -effecten van de uitstoot.
- Desalniettemin houdt de luchtvaart haar uitzonderingspositie buiten klimaatafspraken en volgt zij haar eigen, weinig ambitieuze pad.
- In 2019 was de Nederlandse luchtvaart verantwoordelijk voor 10% van onze uitstoot van stikstofoxiden (in absolute zin 3x 1990).
- Minimaal 70% van de stikstofdepositie door luchtvaart wordt niet meegerekend.
- Schiphol hoeft niet te voldoen aan milieuwetgeving zoals de niet-luchtvaartindustrie: geen rapportage van grote uitstoot van onverbrande kerosine, zware metalen, etc.
- Het gebruik van ontzwavelde kerosine, nauwelijks duurder, zou schadelijke emissies fors terugdringen, maar wordt niet afgedwongen
- Stikstof zorgt voor overwoekering en het verdwijnen van plantensoorten en hiervan afhankelijke organismen, zoals insecten.
- Geluidshinder veroorzaakt stress en afname van populaties bij dieren.

Economie, vestigings- en investeringsklimaat

- De luchtvaart en Schiphol zijn deel van één van de twaalf pijlers onder ons investerings- en vestigingsklimaat: *Infrastructuur. Gezondheid en Duurzaamheid* zijn volwaardige pijlers.
- De Raad voor de Leefomgeving adviseert een eind aan de inzet de mainportstrategie.
- Luchtvaarteconomen adviseren Schiphol te focussen op duurzame ontwikkeling zonder groeistrategie of opening van Lelystad.
- Verdere groei van Schiphol geeft de samenleving miljarden aan meerkosten; krimp levert meer brede welvaart.
- Overstappers (36% in 2024, zelfs 50-60% bij KLM) dragen niets bij aan onze economie en betalen geen vliegtaks. De hubfunctie kan weg zonder grote economische impact.
- De huidige vliegbelasting dekt de maatschappelijke kosten van vliegen niet.
- Kerosine is belastingvrij; het verdrag van Chicago verbiedt belastingen of accijnzen op vliegtuigbrandstof echter niet.



Perceptie en gebruik

- Nederlanders staan steeds negatiever tegenover luchtvaart; veel meer Nederlanders willen liever krimp dan groei.
- In de periode 9/'23-8/'24 vloog de helft van de Nederlanders niet; 13% van de Nederlanders maakte 50% van de vliegreizen.

Stiller en schoner vliegen

- De luchtvaart poogt te verduurzamen, maar dit proces is traag; er is geen panacee.
- Nieuwe vliegtuigen zouden 50% (=3 dB) stiller zijn, maar metingen voeden twijfel voor de populaire Airbus 321-neo. De vloot wordt weliswaar gemiddeld stiller, maar dit is nauwelijks hoorbaar.
- Volledige overstap op "duurzame vliegtuigbrandstof" (SAF) elimineert slechts minder dan de helft van de klimaatimpact.
- Een volledige overstap van Schiphol op SAF's o.b.v. groene waterstof vergt tientallen kerncentrales of duizenden grote windturbines. Belangrijkere sectoren hebben deze duurzame energie ook nodig voor hun vergroening.
- Er is aanzienlijk potentieel voor uitstootreductie door keuze voor andere bestemmingen en vervoerswijzen en door minder vliegen.

Wetgeving en beleid

- De Grondwet stelt dat 'de zorg van de overheid gericht is op de bewoonbaarheid ... [en] bescherming ... van het leefmilieu.'
- EU-verordening 598/2014 'Balanced Approach' stelt dat krimp van Schiphol voor geluidshinderreductie alleen mag na evaluatie van alle alternatieven. Deze eis geldt niet voor andere doelen van krimp, zoals uitstootreductie.
- De Balanced Approach gaat als *secundair recht* echter niet boven het *primaire recht* op bescherming van leefmilieu en gezondheid.
- De Commissie MER acht het Luchthavenverkeersbesluit 2008 voor Schiphol het enige geldige juridische uitgangspunt, met jaarlijks max. 420.000 vliegbewegingen. Met 500.000 per jaar, illegaal gedoogd, als referentie is 478.000 ten onrechte als krimp voorgesteld.
- De commissie MER oordeelde vernietigend over de Luchtvaartnota (basis voor het beleid).
- Schiphol opereert onder een tijdelijk Luchthavenverkeersbesluit dat leunt op gedogen van

geluidsnormoverschrijdingen; de natuurvergunning uit 2023 is door de rechter nietig verklaard.

- De Nederlandse staat is grootaandeelhouder van KLM-Air France en Schiphol. De *Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid* vraagt "dat de deelnemingen Nederlands beleid en wet- en regelgeving ruimhartig naleven ... in het bijzonder ... op de thema's klimaat en milieu..."

Luchtruimherziening en Schetsontwerp

- Enorme hinder, slaapverstoring en uitstoot verschuiven slechts; uitstoot van CO₂/NO_x wordt niet minder, wat wel een doelstelling was.
- Er wordt vastgehouden aan concentratie van hinder onder vaste naderingsroutes binnen 40 km van Schiphol om meer vliegtuigen hoger te laten naderen met minder hinder. Dit hoger naderen is nu echter al dagelijkse praktijk voor het merendeel van de aanvliegbewegingen, maar het besluit over vaste routes komt desondanks vóór inzicht in hinderreductie.
- De Effectanalyse kijkt niet naar verschuiving van hinder buiten de geluidscontouren van Schiphol; daar ligt echter wel de grootste ziektelast door luchtvaartgeluid.
- Boven de 1.828 meter mag vrij over woonkernen en kwetsbare gebieden worden gevlogen. Deze grens is slecht onderbouwd en laag: ernstige hinder en slaapverstoring te verwachten.

Krimp is de noodzakelijke oplossing

- Alleen door regulering van vraag kunnen luchtvaart én toerisme in Nederland, Europa en wereldwijd in lijn worden gebracht met de Parijs-klimaatdoelen.
- 345.000 vluchten op Schiphol volstaan voor behoud van de positie van Amsterdam in het netwerk van internationale zakelijke dienstverleners; 269.000 voor binnenlandse vraag.
- Vervanging van Rotterdam-The Hague Airport door woningen en natuur levert broodnodige woningen, meer geld en meer welvaart op.
- Krimp van Schiphol heeft geen effect op de netto werkgelegenheid en geen aantoonbare effecten op het vestigingsklimaat.
- KLM kan in een krimpscenario de Nederlandse niet-zakelijke reiziger prima blijven bedienen.
- De Luchtvaartnota is achterhaald, omdat het noodzakelijke krimpscenario ontbreekt.