



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. de minister  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Uw ref.**

-

**Onze ref.**

u-24.030

**Datum**

31 mei 2024

**Onderwerp:** Advies MRS over aanpassing appendices NRM

Geachte heer Harbers,

Op 7 november 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) het verzoek gedaan voor een advies over de mogelijke aanpassing van de appendices bij het Nederlands Rekenmodel (NRM) door de toevoeging van een extra geluidscategorie. De MRS heeft niet eerder op dit verzoek kunnen reageren vanwege andere urgente zaken, zoals de openbare consultatie over het groot baanonderhoud, de Gebruiksprognose Schiphol 2024 en het vonnis in de RBV-zaak. In deze brief licht de MRS graag haar standpunt toe om de appendices *niet* aan te passen.

**Het MRS-advies**

De MRS kan aanpassing van de NRM-appendices niet steunen<sup>1</sup>. Het rekenmodel presenteert structureel een onderschatting van de werkelijke geluidsbelasting en aanpassing van de appendices versterkt die onderschatting. De MRS vindt daarbij dat die berekende ruimte *niet* tot groei van de luchtvaart mag leiden. Dat leidt ontegenzeggelijk tot meer hinder voor de omgeving.

**Aanpassing appendices vergroot de onderschatting van de werkelijke geluidsbelasting**

In de Wet luchtvaart zijn criteria vastgelegd die waarborgen dat bij elk nieuw luchthavenverkeerbesluit over Schiphol de bescherming van de omgeving tegen geluidshinder gelijkwaardig of beter is dan voorheen. In de praktijk is het aantal ernstig gehinderden echter toegenomen. Bij vonnis van 20 maart 2024 verwijt de rechtbank Den Haag de Staat dat de uitwerking

---

<sup>1</sup> In de Raad is hierover door het MKB Amsterdam een minderheidsstandpunt ingenomen. Vanuit het uitgangspunt dat het wenselijk is om met zo actueel mogelijke gegevens te rekenen, wordt aanpassing van de NRM-appendices gesteund op voorwaarde dat alle gebruikte cijfers in het model actueel zijn.

van de wettelijke bescherming is verworpen tot een papieren werkelijkheid die ver afstaat van de feitelijke situatie.

In lijn met deze conclusie van de rechtbank blijkt uit het NLR-rapport Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen (2018) dat de *gemeten* geluidswaarden in de meerderheid van de gevallen hoger zijn dan de met geluidsmodellen *berekende* waarden. Uit het Ontwerpactieplan omgevingslawaaai Schiphol (2023<sup>2</sup>) blijkt daarnaast dat het aantal woningen in geluidbelast gebied rondom Schiphol met het NRM lager wordt geschat dan met het nieuwe rekenmodel Doc.29.

Deze conclusies zijn relevant voor de vraag of de NRM-appendices aangepast moeten worden. Een aanpassing van de appendices door toevoeging van een extra geluidscategorie voor moderne vliegtuigen zorgt er namelijk voor dat het verschil tussen de gemodelleerde geluidsbelasting en de werkelijke geluidsbelasting verder uiteen gaat lopen. De impact is potentieel groot, omdat circa zestig van de tweehonderd vliegtuigtypes in de extra geluidscategorie worden ingedeeld.

**Berekende ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria mag niet tot groei van de luchtvaart leiden**

De aanleiding tot de mogelijke aanpassing van de NRM-appendices is een verzoek van Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen dringen aan op aanpassing, omdat het een groter aantal vluchten mogelijk zou maken binnen de gelijkwaardigheidscriteria. De MRS pleit juist voor minder vluchten, in plaats van dat de berekende ruimte tot groei leidt.

Ten eerste neemt de hinder voor omwonenden daardoor toe. Voormalig voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol Hans Alders analyseerde in zijn laatste advies (30 januari 2019) de gevolgen van de inzet van vliegtuigen met een lagere geluidsproductie. Enerzijds is dit in de gebieden rondom Schiphol nauwelijks hoorbaar voor omwonenden. Anderzijds maakt het voor de geluidsberekening in het vigerende stelsel wel degelijk uit. Dit leidt tot de paradox dat 'stillere' vliegtuigen tot een aanzienlijke volumestijging en de daarmee gepaard gaande toename van hinder leiden. Door de toevoeging van een extra geluidscategorie in de NRM-appendices treedt deze paradox in volle omvang op.

Ten tweede is het toekennen van groei enkel en alleen op basis van ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria strijdig met het RBV-vonnis. In het vonnis benadrukt de rechtbank dat het aantal vluchten gebaseerd moet zijn op een eerlijke afweging van maatschappelijke belangen. Mensen hebben het recht op een ongestoord privéleven en hoeven geluidsoverlast slechts te dulden als er een dringend maatschappelijk belang mee is gediend. Het maatschappelijke belang verandert natuurlijk niet door wijziging van een rekenmodel. Bovendien oordeelde de rechtbank dat er nu geen sprake is van een eerlijke balans. Belangen van de luchtvaart hebben de voorbije decennia de boventoon gevoerd ten laste van de omwonenden en de natuur rondom Schiphol. Het wordt tijd dat die balans wordt hersteld.

Met vriendelijke groet,

Khadija Arib  
Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol

---

<sup>2</sup> Zie Tabel 3.1 t/m 3.4. Doc.29 is een toepassing van richtlijn 2002/49/EG *Environmental Noise Directive* (END).