

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Commissie Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Uw ref.

Onze ref.
u-25.067

Datum
08-09-2025

Onderwerp: Visie MRS op groeimodel Schiphol en noodzaak advies Gezondheidsraad

Geachte heer/mevrouw,

Op 10 september vindt een Commissiedebat Luchtvaart plaats. Er speelt ontzettend veel op dit beleidsterrein waaronder voor de omwonenden van Schiphol twee belangrijke kwesties, namelijk gezondheid en het mogelijke groeimodel. De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) vraagt graag uw aandacht hiervoor.

Noodzaak nieuw onderzoek Gezondheidsraad

Omwonenden maken zich ernstig zorgen over de gevolgen van luchtvaart voor hun gezondheid. Dat bleek onder meer op een drukbezochte bijeenkomst over dit thema, georganiseerd door de MRS. Gezondheid werd daarbij nadrukkelijk genoemd als prioriteit in de besluitvorming rond Schiphol.

De MRS heeft daarom verschillende gesprekken gevoerd met onder meer de Gezondheidsraad en het RIVM. Sinds het laatste advies van de Gezondheidsraad uit 1999 over de impact van luchtvaart op de volksgezondheid is er veel veranderd. De combinatie van nieuwe wetenschappelijke inzichten – ook specifiek over Schiphol – en een veranderde context, onder meer door de sterke toename van het aantal vluchten, onderstreept de noodzaak van een actueel en onafhankelijk advies. De MRS heeft daarom minister Tieman in een brief verzocht de Gezondheidsraad om zo'n actuele, integrale beoordeling van de impact van Schiphol op de volksgezondheid te vragen. Deze brief, met nadere onderbouwing, treft u bijgevoegd aan.

Groeimodel Schiphol

Het kabinet werkt aan een groeimodel voor Schiphol waarbij er 'geluidsruimte' op basis van 50/50 wordt verdeeld tussen de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen. De MRS verwerpt deze aanpak:

1. De 50/50 suggereert een positief effect op de leefomgevingskwaliteit terwijl het in feite een achteruitgang betekent. Relevant voor het ontstaan van geluidshinder zijn vliegfrequenties, piekgeluiden en rustperiodesⁱ. Het is evident dat groei van het aantal vluchten ervoor zorgt dat de vliegfrequentie stijgt en rustperiodes korter worden. De paradox is dat als er extra vluchten worden toegestaan omdat vliegtuigen gemiddeld genomen minder geluid produceren, er een toename van de geluidshinder ontstaat. 'Geluidsruimte' is voor omwonenden een irrelevant begrip.
2. De maatschappelijke noodzaak voor méér vluchten vanaf Schiphol ontbreekt. Een eerdere studie van IenW (2022ⁱⁱ) liet zien dat er 396.000-438.000 vluchten nodig zijn voor de bereikbaarheid van Nederland, zowel vanuit bedrijfseconomisch als recreatief oogpunt. Met 478.000 vluchten ligt de maximumcapaciteit al ruim boven het noodzakelijke. In de beantwoording van Kamervragen wordt toegegeven dat de groeisystematiek losstaat van de vraag hoeveel vluchten Nederland nodig heeftⁱⁱⁱ.
3. De 50/50 suggereert dat het gaat om gelijkwaardige belangen van de luchtvaartsector en de omwonenden. Dat is niet het geval. Omwonenden worden jarenlang in hun leefomgevingskwaliteit geschaad door de toename van het aantal vluchten. Het is de taak van de overheid om hen hiertegen te beschermen en daarmee ook het publieke belang te waarborgen. Bovendien hebben omwonenden op basis van Artikel 8 uit het Europees mensenrechtenverdrag het wettelijke recht op een ongestoord privéleven en zonder de noodzaak van meer vluchten zou alle 'geluidsruimte' ten goede van de omgeving moeten komen.
4. De vlootvernieuwing van luchtvaartmaatschappijen is een autonoom en noodzakelijk bedrijfseconomisch proces dat losstaat van capaciteitsverhoging op Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen maken een financiële afweging om een toestel te vervangen. Zij wegen daarbij de investeringskosten af tegen de -baten (bv. lagere brandstofkosten, lagere onderhoudskosten, hogere inzetbaarheid). Een kleine reductie van het geluid is bijvangst.
5. De meerwaarde van een apart groeimodel voor Schiphol is nihil gelet op de ontwikkeling van een nieuw nationaal stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. Uit de Roadmap van 28 mei jl. blijkt dat Schiphol rond 2028 zou kunnen groeien. Eind 2028 treedt vervolgens het nieuwe stelsel in werking en daarmee wordt bestaand beleid vervangen.
6. De acute beleidsopgave die er ligt, is herstel van de rechtspositie van omwonenden en herstel van de *fair balance* tussen tegengestelde belangen. Daar komt bij dat het geluidsdoel nog niet is gehaald, de natuurvergunning van Schiphol is vernietigd en

het klimaatbeleid nog tot effect moet leiden. Al deze zaken dienen adequaat te worden aangepakt en een groei-model bemoeilijkt dat ten eerste.

Met vriendelijke groet,

Khadija Arib
Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol

ⁱ RIVM (2025). *Effecten van vliegtuiggeluid op mensen*. Vindplaats:
<https://www.rivm.nl/vliegtuiggeluid/effecten-vliegtuiggeluid-op-mensen>.

ⁱⁱ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, (24 juni 2022), *Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid*, vindplaats: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/06/24/b03a-bestemmingenanalyse-voor-adequate-bereikbaarheid#>.

ⁱⁱⁱ Tieman, R. (22 juli 2025). *Verslag van een schriftelijk overleg*. Kamerstuk 29665 nr. 573, vindplaats: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-1208403.pdf>, antwoord 10.