Maatschappelijke Raad Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Heleen Groot, directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.	**Onze ref.**	**Datum**
	u-25.065	01-09-2025

Onderwerp: Reactie MRS naar aanleiding van conceptnotitie over groei op Schiphol

Geachte mevrouw Groot,

Op 10 juli jl. ontving de MRS de conceptnotitie Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol, opgesteld door uw ministerie. De conceptnotitie schetst beleidskeuzes voor de uitwerking van een groeimodel voor Schiphol. Op 14 augustus jl. ontving de MRS ook de onderliggende To70-notitie. Daarin wordt de omvang en het tijdspad van mogelijke groeistappen berekend. De beloofde analyse van lokale effecten heeft de MRS niet ontvangen. IenW heeft de MRS gevraagd hoe zij aankijkt tegen de uitwerking van een groeimodel en of er zaken ontbreken die van belang zijn. Met deze brief reageert de MRS op dit verzoek.

Uit de conceptnotitie maakt de MRS op dat u een besluit wil nemen over verdere groei op Schiphol – een besluit met vergaande consequenties voor de omwonenden. Na bestudering van de stukken wijst de MRS de uitgewerkte groeisystematiek af, om de volgende redenen:

1. De noodzaak voor extra vluchten ontbreekt.
2. De inhoudelijke benadering is uitsluitend gebaseerd op geluid en niet op andere belangrijke factoren.
3. De gebruikte geluidsindicator heeft geen relatie met geluidshinder waardoor een toename van de geluidshinder gaat ontstaan.

In de conceptnotitie wordt een 50/50-verdeling van geluidsruimte voorgesteld. De belangrijke hinderfactoren overvliegfrequentie en duur van de hinder spelen ten onrechte geen rol. Daarmee is geen lering getrokken van adviezen uit het verleden (Aldersparadox) noch van wetenschappelijke inzichten (PAMV). De MRS verwerpt daarom het uitgangspunt dat een volumetoename een verbetering voor de leefomgeving kan betekenen. Een

Maatschappelijke Raad Schiphol
Polarisavenue 15
2132 JH Hoofddorp

www.maatschappelijkeraadschiphol.nl
info@maatschappelijkeraadschiphol.nl
Kvk-nummer 34251725

groeimodel druist bovendien in tegen het noodzakelijke herstel van de *fair balance* en de rechtspositie van omwonenden. Ten slotte maakt de toevoeging van een groeimodel voor Schiphol het luchtvaartbeleid nodeloos ingewikkeld. Het ontbreekt aan samenhang. De meerwaarde lijkt afwezig met het oog op de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor regulering van vliegtuiggeluid.

TOELICHTING

In dit advies gebruikt de MRS de term *groeimodel* in plaats van *groeiverdienmodel*. Die tweede term impliceert dat groei van het aantal vluchten wordt verdiend vanwege een geleverde prestatie op het gebied van milieu. Dat is niet het geval. Vlootvernieuwing is een autonoom en noodzakelijk bedrijfseconomisch proces dat losstaat van een eventuele 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. Omdat er geen extra inspanning wordt gepleegd om geluid te reduceren, kan daarmee ook geen groei worden “verdiend”.

Afwijzing groeimodel Schiphol

1. Geen noodzaak voor groei

Op basis van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) hebben burgers recht op een ongestoord privéleven. Inbreuk daarop is slechts acceptabel als daar een dringende maatschappelijke reden voor is en dat is hier niet het geval. Op 24 maart 2024 oordeelde de rechter dat de Staat jarenlang de belangen van de omwonenden ondergeschikt heeft gemaakt aan de belangen van de luchtvaart[i]. De strekking van het vonnis was dat de Staat snel werk moest maken van een *fair balance* tussen de belangen van verschillende stakeholders. De Staat was het met de strekking van het vonnis eens[ii]. Om tot een *fair balance* te komen, is een rechtvaardiging nodig voor het aantal vluchten vanaf Schiphol.

In opdracht van de rechtbank en gelet op het EVRM dient het kabinet het aantal vluchten op Schiphol te onderbouwen met een 'noodzakelijkheidstoets'. Die ontbreekt tot nu toe. In de beantwoording van Kamervragen wordt bovendien toegegeven dat de groeisystematiek losstaat van de vraag hoeveel vluchten Nederland nodig heeft[iii]. Een eerdere studie van IenW (2022[iv]) 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 [redacted] m boven het noodzakelijke.

[redacted] groeimodel de gecreëerde ‘geluidsruimte’ gelijk [redacted] luchtvaartmaatschappijen. De MRS maakt hier bezwaar tegen. Door te spreken van gelijke verdeling van geluidsruimte lijkt het te gaan 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 (zie paragraaf: 3. De geluidshinder neemt naar verwachting toe). Het is de taak van de overheid om de omwonenden hiertegen te beschermen en daarmee ook het publieke belang te waarborgen. Bovendien hebben omwonenden *recht* op een ongestoord privéleven en zonder de noodzaak van meer vluchten zou alle geluidsruimte ten

goede van de omgeving moeten komen. Kortom, een 50/50-verdeling van geluidsruimte oogt rechtvaardig, maar druist in tegen de belangen van de omwonenden.

2. De scope van het groeimodel is eenzijdig

Groei heeft een enorme maatschappelijke impact. Voor een kenbaar en navolgbaar besluitvormingsproces is het noodzakelijk dat dit expliciet meegewogen wordt. De conceptnotitie heeft echter een eenzijdige benadering, namelijk geluidsbelasting. Er is geen beleidskader dat de eventuele maatschappelijke baten van extra vluchten afweegt tegen de extra maatschappelijke kosten. Effecten op gezondheid (o.a. geluidshinder, ultrafijnstof), natuur (stikstof), klimaat (CO_2), arbeidsmarkt (verdringing) en woningmarkt (bouwbeperking) ontbreken, terwijl het aantal vluchten daar bewezen mee samenhangt.

3. De geluidshinder neemt naar verwachting toe

In de conceptnotitie wordt het totaal volume geluid (TVG) gebruikt. Dat is een optelsom van al het vliegtuiggeluid en heeft geen aangetoonde relatie met geluidshinder. Op basis van het TVG kan de vervanging van een oud toestel leiden tot een veelvoud aan vluchten. Gebaseerd op ervaringen en adviezen uit het verleden (zie box: *De Aldersparadox*) en wetenschappelijk onderzoek zoals uit de Programmatische Aanpak Meten en berekenen Vliegtuiggeluid (PAMV)[v] heeft de MRS meermaals het belang aangekaart van vliegfrequenties, piekgeluiden en rustperioden bij het ontstaan van geluidshinder. Het is evident dat groei van het aantal vluchten ervoor zorgt dat de vliegfrequentie stijgt en rustperioden korter worden. Hiermee dreigt een toename van de geluidshinder. Het TVG is voor omwonenden dus een irrelevante uitkomstmaat.

De verwachting is dat verdere groei van het aantal vluchten op de secundaire banen terecht komt en dus de dichtstbevolkte gebieden zal raken. De primaire banen worden immers al maximaal ingezet. De analyse van de lokale effecten zou hierover duidelijkheid geven. Helaas is deze analyse ondanks eerdere toezeggingen nog steeds niet beschikbaar.

De *Aldersparadox*

Hans Alders beschreef in zijn laatste brief als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol[vi] dat de 50/50-verdeling van geluidsruimte een onbedoeld en negatief effect heeft op de leefomgevingskwaliteit. Dit staat bekend als de Aldersparadox:

"Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen [redacted] *de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop* [redacted] *veel vliegtuig produceert daarbij voor de* [redacted] *geluidvolume. Voor de collectieve* [redacted] *elijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel. Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad".*

Geen samenhang tussen beleidstrajecten
Naast een groeimodel voor Schiphol werkt IenW aan een nieuw nationaal stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. Uit de conceptnotitie wordt niet duidelijk hoe de twee beleidstrajecten zich tot elkaar verhouden.

Er zit een sterke overlap in de planning. Volgens de Roadmap is het nieuwe stelsel eind 2028 beschikbaar en kan dus worden toegepast voor het gebruiksjaar 2029. Ten aanzien van het groeimodel Schiphol wordt in de notitie van To70 geschat dat er in het gebruiksjaar 2027 groei kan plaatsvinden. Dit lijkt echter optimistisch[vii]. Eerst moet namelijk de geluidsdoelstelling van het kabinet gehaald worden. Het groeimodel voor Schiphol heeft voor hoogstens één a twee gebruiksjaren effect. Waarom het nu nodig is om over een groeimodel te beslissen is onduidelijk.

De gelijktijdige uitwerking van beide beleidstrajecten is bovendien inhoudelijk ingewikkeld. Net als het groeimodel voor Schiphol biedt het nieuwe stelsel de mogelijkheid voor beleidsmakers om te sturen op de geluidsbelasting. Er worden echter twee verschillende maatstaven voor gebruikt. Daarnaast wordt bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel – in tegenstelling tot het groeimodel – wél gewerkt aan een indicator waarin overvliegfrequentie een rol speelt. Het luchtvaartbeleid dreigt onuitlegbaar te worden.

Conclusie
Goed bestuur en herstel van vertrouwen in de overheid vragen om een zorgvuldig beleidsproces waarbij afgewogen keuzes worden gemaakt en publieke belangen worden gewaarborgd. De acute beleidsopgave die er ligt, is herstel van de rechtspositie van omwonenden en herstel van de *fair balance* tussen tegengestelde belangen. Ook de bredere context van het luchtvaartbeleid is relevant: het geluidsdoel is nog niet gehaald, de natuurvergunning van Schiphol is vernietigd en het klimaatbeleid moet nog tot effect leiden. Al deze zaken dienen meegewogen te worden en zijn van invloed op de omvang van Schiphol. Deze beleidsopgaven dienen adequaat te worden aangepakt. Door de mogelijke introductie van een groeimodel wordt dit bemoeilijkt. Het draagt ook niet bij aan vertrouwen van omwonenden in de Schipholregio en leidt mogelijk tot verdere juridisering van het luchtvaartbeleid. De MRS gaat hierover graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Khadija Arib
Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol

[i] Rechtbank Den Haag, (20 maart 2024), *ECLI:NL:RBDHA:2024:3734*, vindplaats: https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

[ii] Harbers, M.G.J. (24 mei 2024). *Stand van zaken balanced approach-procedure Schiphol en RBV-zaak*. Kamerstuk 29665 nr. 499, vindplaats: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-499.html.

[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.

[iv] 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#.

[v] De Gezondheidsraad concludeerde al in 2004 dat voor slaapverstoring het *aantal* vluchten belangrijker is dan het geluidsniveau van een enkel vliegtuig: “Bij een gegeven waarde van Lnight zijn situaties met veel gebeurtenissen met een relatief lage SEL of LAmax in het algemeen ongunstiger dan die met weinig gebeurtenissen met een hogere SEL of LAmax. Hoe meer geluidsgebeurtenissen per nacht, des te groter is de kans dat men tijdens het ‘spontaan’ wakker zijn het geluid hoort, er door geërgerd wordt, en niet meer gemakkelijk inslaapt”. Citaat uit Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid, 22 juli 2004.

[vi] Alders, H. (30 januari 2019). Brief aan minister Van Nieuwenhuizen. Vindplaats: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-871681.pdf.

[vii] To70 gebruikt de autonome ontwikkeling van de indicator TVG (3,5% per jaar) om te schatten dat in het gebruiksjaar 2027 (GJ27) groei kan plaatsvinden. Maar, de autonome ontwikkeling van de indicatoren die in de balanced approach gebruikt zijn, is ongeveer 2% (Kamerstuk 29665-573). Ceteris paribus betekent een autonome ontwikkeling van 2% dat er niet in GJ2027 maar in GJ2028 groei kan plaatsvinden.

[redacted]