



De Tweede Kamer  
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Uw ref.**

-

**Onze ref.**

u-25.109

**Datum**

15 december 2025

**Onderwerp:** Samen aan de slag voor een betere leefomgeving rondom Schiphol

Geachte mevrouw Letschert,

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) is een onafhankelijk adviesorgaan voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en adviseert over zaken die de leefomgeving van omwonenden rondom Schiphol betreffen. De MRS heeft met interesse kennisgenomen van de uitnodiging van de onderhandelende partijen om samen te werken aan een plan om Nederland weer vooruit te helpen en gaat hier graag op in.

Ons perspectief op de ontwikkeling van de luchthaven sluit goed aan bij de centrale thema's uit de agenda van de onderhandelende partijen. De omvang van Schiphol beperkt bijvoorbeeld de mogelijkheden voor woningbouw in een groot gebied rondom de luchthaven. Er gelden restricties op hoogbouw vanwege veiligheid en nieuwbouw vanwege geluid. De leefomgevingskwaliteit staat onder druk door ernstige geluidshinder en slaapverstoring, met schadelijke effecten op de volksgezondheid. Op de krappe arbeidsmarkt concurreert de luchtvaartsector met Defensie (bv. technici, luchtverkeersleiding en piloten). Arbeidsmigranten worden aangetrokken voor het werk in de transport en logistiek. Om een natuurvergunning te krijgen, koopt Schiphol boerenbedrijven op vanwege de stikstofrechten. De luchtvaartsector legt bovendien een onevenredig groot beslag op de Nederlandse CO<sub>2</sub>-ruimte.

Deze opsomming maakt de spanning zichtbaar tussen de economische belangen en de maatschappelijke belangen die gerelateerd zijn aan luchtvaart. De huidige omvang van Schiphol ligt boven het maatschappelijke optimum. Overheidsmaatregelen zijn nodig om het evenwicht hierin terug te brengen. Strategische keuzes zijn noodzakelijk.

**Het economisch belang rechtvaardigt de omvang van Schiphol niet**

In 2024 accommodeerde Schiphol 66,8 miljoen passagiers en werden 474.000 commerciële vluchten afgehandeld, waarvan 25.000 in de nacht. Er waren 301 bestemmingen rechtstreeks bereikbaar.



Samen met de luchthavens van Londen, Frankfurt, Istanbul en Parijs staat Schiphol steevast in de Europese top-5. Het aantal bestemmingen en het aantal vluchten vanaf Schiphol ligt hoger dan op basis van de Nederlandse thuismarkt mogelijk is. Dat komt door het hubmodel van KLM, dat Schiphol als knooppunt gebruikt. In 2024 maakten 24,3 miljoen passagiers een overstap, dat is 36 procent van het totaal<sup>i</sup>. Elke intercontinentale KLM-vlucht bestaat gemiddeld voor 70 procent uit transferpassagiers<sup>ii</sup>. Het hubmodel vergt dus een significant deel van de beschikbare capaciteit.

Lang heeft groei van Schiphol vooropgestaan in het luchtvaartbeleid. Actuele wetenschappelijke studies laten echter zien dat een heroverweging hiervan gerechtvaardigd is. Onderzoeksbureau SEO schat in dat bij een eventuele halvering van de hub Nederland nog steeds goed bereikbaar is<sup>iii</sup>. De voor de Nederlandse markt courante bestemmingen blijven rechtstreeks bereikbaar en veel andere blijven goed bereikbaar via een overstap buiten Nederland. Een studie van IenW<sup>iv</sup> schat dat Nederland adequaat verbonden blijft met de wereld als het aantal vluchten op Schiphol tussen 396.000 en 438.000 ligt.

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse van SEO, CE Delft en Significance<sup>v</sup> is een integrale berekening gemaakt van verschillende scenario's voor Schiphol. Daaruit blijkt dat krimp per saldo tot welvaartswinst voor Nederland leidt. Daarbij moet het belang van internationale bereikbaarheid voor de vestigingsplaatskeuze van internationale organisaties niet worden overschat. Die keuze wordt beïnvloed door een heel palet aan factoren waaronder fiscale regelingen, huisvestingsmogelijkheden, leefomgevingskwaliteit en de beschikbaarheid en het opleidingsniveau van werknemers<sup>vi</sup>.

Ten slotte werken op Schiphol circa 68 duizend mensen en daarnaast werken ongeveer 45 duizend mensen bij toeleveranciers<sup>vii</sup>. Werkgelegenheid is belangrijk, maar in Nederland is geen tekort aan banen, maar aan arbeidskrachten. Uit meerdere onderzoeken<sup>viii</sup> blijkt dat het netto-effect van krimp van Schiphol op de werkgelegenheid beperkt is van omvang<sup>ix</sup>.

### **De gevolgen voor omwonenden zijn groot**

Luchtvaart heeft een sterke negatieve impact op de leefomgevingskwaliteit in de regio rond Schiphol. Het gaat om een enorm gebied waar mensen ernstig gehinderd zijn door vliegtuiggeluid: van Heiloo in het noorden tot Alphen aan de Rijn in het zuiden en Hilversum in het oosten. De bijlage laat ter illustratie per gemeente de percentages omwonenden zien die ernstig gehinderd zijn<sup>1</sup>. In totaal gaat het in 2024 om 200.000<sup>2</sup> ernstig gehinderden<sup>x</sup>. Dat is 1 op de 6 mensen die in dat gebied woont. Naast ernstige geluidshinder ondervinden omwonenden ook slaapverstoring. Het gaat om ruim 24.000<sup>3</sup> slaapverstoorden<sup>xi</sup>.

Blootstelling aan vliegtuiggeluid heeft aantoonbaar negatieve gezondheidseffecten<sup>xii</sup>. Langdurige hinder en slaapverstoring kunnen leiden tot een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Naar schatting overlijden jaarlijks ongeveer 10 mensen aan een hart- en vaatziekte door vliegtuiggeluid. Dit is een schatting uit onderzoek van het RIVM. Bij mensen die al lijden aan een hart- en vaatandoening kunnen de klachten verergeren. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor vliegtuiggeluid worden ruim overschreden.

Op scholen met een hoge blootstelling aan geluid is vaker sprake van een leesachterstand. De leerprestaties van kinderen kunnen dus lijden onder vliegtuiggeluid. Rondom Schiphol liggen tachtig

---

<sup>1</sup> Van ernstige hinder is sprake wanneer iemand met een 8 of hoger (schaal 1-10) aangeeft hinder te hebben van vliegtuiggeluid. De data komen uit een breed gezondheidsonderzoek van de GGD.

<sup>2</sup> Bij een geluidsbelasting van 45dB(A) Lden of hoger. De WHO-advieswaarde is 45dB(A) Lden.

<sup>3</sup> Bij een geluidsbelasting van 40dB(A) Lnight of hoger. De WHO-advieswaarde is 40dB(A) Lnight.



onderwijsinstellingen die blootgesteld worden aan een te hoge geluidsbelasting<sup>xiii</sup>. Uit recent onderzoek in de gemeente Uithoorn blijkt uit geluidsmetingen dat er elke avond voorafgaand aan een schooldag 80% kans is op een vlucht waar kinderen wakker van worden<sup>xiv</sup>.

#### **De rechter gebiedt verandering**

In een uitspraak van 20 maart 2024 kwam de rechtbank in Den Haag tot het oordeel dat de Staat bij de besluitvorming over het luchtverkeer van en naar Schiphol jarenlang onrechtmatig heeft gehandeld<sup>xv</sup>. Dit komt doordat de Staat de belangen van de omwonenden stelselmatig niet op de juiste manier heeft meegewogen en doordat er geen effectieve rechtsbescherming is geboden. De Staat heeft volgens de rechtbank steeds de hubfunctie en de groei van Schiphol vooropgesteld. Deze werkwijze is in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

#### **Nieuwe maatregelen zijn noodzakelijk**

Het vorige kabinet heeft helaas te weinig gedaan om die balans te herstellen, door teveel te leunen op de belofte van de luchtvaartsector dat vliegtuigen stiller worden. 'Stillere' vliegtuigen zijn namelijk niet de oplossing: overvliegfrequentie en het gebrek aan rustperiodes zijn belangrijke determinanten van ernstige geluidshinder. Er moeten nieuwe stappen worden gezet door het nieuwe kabinet. Concreet adviseert de MRS om in het Regeerakkoord op te nemen:

- 1) Breng het aantal ernstig gehinderden door vliegtuiggeluid met 20% omlaag, bovenop de autonome ontwikkeling en overeenkomstig het Actieplan geluid 2024-2029.
- 2) Sluit Schiphol tussen 23.00-07.00u en voorkom dat er vluchten bijkomen in de vroege ochtend en late avond.
- 3) Streef naar opvolging van de WHO-advieswaarden voor vliegtuiggeluid door de geluidswinst van 'stillere' vliegtuigen volledig ten gunste van omwonenden te laten komen.
- 4) Vraag de Gezondheidsraad om een integraal advies naar de impact van luchtvaart op de volksgezondheid.
- 5) Voer een CO2-plafond in op Schiphol.

Schiphol is op dit moment niet meer de luchthaven waar Nederland trots op was. De negatieve effecten van luchtvaart zijn daarvoor simpelweg te groot. De MRS wil dat mensen die in de omgeving van Schiphol wonen een concrete verbetering gaan merken van hun leefomgeving. De uitspraak van de Haagse rechtbank laat ook geen ruimte voor een andere conclusie. Wij gaan graag met u in gesprek over ons maatschappelijke perspectief op luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol.

Met vriendelijke groet,

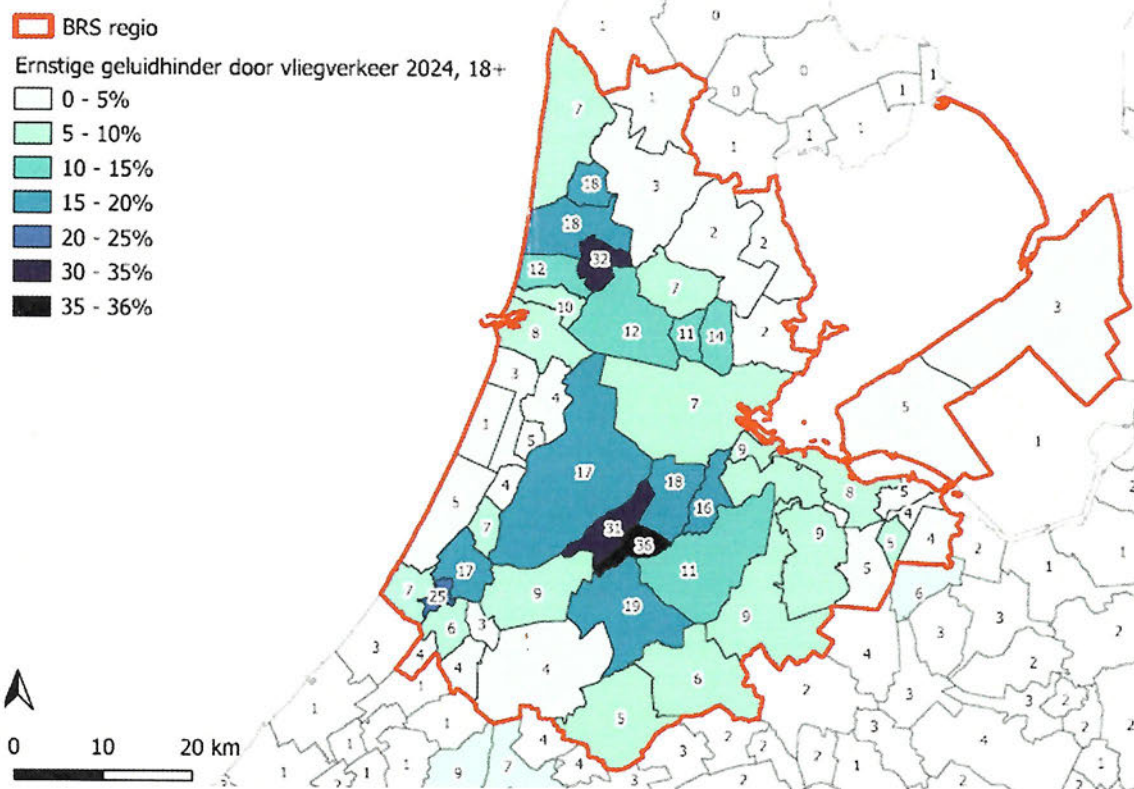


Khadija Arib,  
Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol

5.1.2.e



**Bijlage: ernstige geluidshinder door vliegverkeer per gemeente<sup>xvi</sup>**



**Schiphol is rood omcirkeld in onderstaande figuur**





## Bronnen

---

- <sup>i</sup> Schiphol Group. (zonder datum). *Verkeer en vervoerscijfers 2024*. Geraadpleegd op 27 november 2025, van <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/verkeer-en-vervoer-cijfers/>.
- <sup>ii</sup> Boonekamp, T. & Burghouwt, G. (1 januari 2015). *Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- <sup>iii</sup> Behrens, C., Adler, M., & Jongeling, A. (17 januari 2024). *Betekenis van de transferpassagiers op Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- <sup>iv</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (24 juni 2022). *Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid*.
- <sup>v</sup> Koopmans, C., Behrens, C., Blom, M., van Eck, G., Grebe, S., Jongeling, A., Juijn, D., Konijn, S., Meijer, C., & Heblj, S. (2024). *Schiphol: krimpen of verduurzamen?* Amsterdam: SEO.
- <sup>vi</sup> De Pater, M., Vegter, S., Van Ommeren, K., Koopman, M. & Lieshout, R. (oktober 2024). *Belang Schiphol voor economie en vestigingsklimaat*. Amsterdam: Decisio.
- <sup>vii</sup> De Pater, M., Vegter, S., Van der West, R. (2019). *Actualisatie economische betekenis Schiphol*. Amsterdam: Decisio.
- <sup>viii</sup> PwC. (7 juni 2022). *Impactanalyse verlaging activiteitsniveau Schiphol*. Amsterdam: PwC.
- <sup>ix</sup> Jongeling, A. & Koopmans, C. (juni 2023). *Minder banen door krimp werkgelegenheidseffecten van minder vluchten op Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- <sup>x</sup> Madlener, B. (2 mei 2025). *Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat*. Kamerstuk 29655-555.
- <sup>xi</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (september 2024). *Aanvullende notificatie balanced approach procedure Schiphol*.
- <sup>xii</sup> Atlas Leefomgeving. (zonder datum). *Vliegverkeer*. Geraadpleegd op 9 december 2025, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/thema/geluid-in-je-omgeving/vliegverkeer>.
- <sup>xiii</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (juni 2022). *Geluidsbelastingkaarten luchthaven Schiphol 2021*. Den Haag: IenW.
- <sup>xiv</sup> DGMR. (11 juni 2025). *Rapportage gebruiksjaar 2024 (2023-2024) - Analyse vliegtuiggeluid Uithoorn*. Den Haag: DGMR.
- <sup>xv</sup> Rechtbank Den Haag. (20 maart 2024). ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.
- <sup>xvi</sup> GGD. (zonder datum). *GGD Gezondheidsmonitor 2024*. Geraadpleegd op 7 december 2025, van <https://buurtatlas.vzinfo.nl/>.

