

Milieustudie Schiphol voldoet niet, beloofde afname geluidshinder ‘niet aangetoond’

Karlijn Kuijpers, Derk Stokmans

De nieuwe regels waarmee het kabinet omwonenden van Schiphol beter wil beschermen tegen geluidsoverlast zorgen dat de „huidige hindersituatie [kan] blijven bestaan”. Hoewel het kabinet belooft dat de hinder met twintig procent afneemt, bieden de nieuwe regels hiervoor geen garantie – ze bieden juist „veel ruimte aan de luchtvaart” en voor méér geluidsoverlast. Negatieve milieueffecten zijn onderschat en het kabinet „laat niet zien dat omwonenden voldoende worden beschermd” met de nieuwe regels.

Dit schrijft de commissie voor de milieueffectrapportage (MER), een onafhankelijk overheidsadviseur die de wettelijke taak heeft milieustudies te beoordelen. De kwaliteit van het milieurapport is zo slecht dat dit moet worden herzien, concludeert de commissie in een vandaag verschenen advies. Dat de commissie zo’n negatief advies geeft is uitzonderlijk, zegt plaatsvervangend voorzitter Harry Webers in een toelichting aan NRC. „Hier moet echt wat gerepareerd worden.”

Schiphol overschrijdt al ruim tien jaar de wettelijke geluidsnormen – de overheid gedooft dit. Ook heeft de luchthaven geen geldige natuurvergunning en lopen er meerdere rechtszaken van omwonenden, natuurorganisaties en luchtvaartmaatschappijen. Het kabinet hoopt met een nieuw Luchthavenverkeerbesluit een einde te maken aan dit juridische mijnenveld en „rechtsbescherming” te bieden voor omwonenden en de luchthaven.

Maar volgens de commissie MER lost het kabinet de juridische onzekerheid met dit besluit niet op. Het kabinet heeft niet aangetoond dat het besluit voldoet aan de wettelijke eis dat de bescherming tegen geluidsoverlast niet mag verslechteren. Of het besluit past binnen de natuurwetgeving, en of met dit besluit dus een natuurvergunning voor de stikstofuitstoot kan worden afgegeven, is ook niet onderbouwd, concludeert de commissie. De milieustudie is zo „slecht navolgbaar en moeilijk te controleren” dat aan de eisen voor milieueffectrapportages niet wordt voldaan.

Geen enkele vorm van sturing

De maatregelen die het kabinet belooft om de overlast terug te dringen, zoals de inzet van stillere vliegtuigen en vliegroutes, zijn volgens de commissie „weinig effectief” en „onvoldoende zeker”. Het effect van die maatregelen is „niet aangetoond” en voor een deel van de beloofde geluidsreductie zijn zelfs „geen maatregelen in beeld”. De grenswaarden, die zijn bedoeld om de hinder te beperken en omwonenden bescherming te bieden, zijn volgens de commissie zo ruim dat ze „nauwelijks een rol [spelen] bij het begrenzen van de hinder”.

De onderbouwing van het kabinet dat omwonenden erop vooruitgaan is volgens de commissie onterecht gebaseerd op de gedoogsituatie die „geen juridische status heeft”. Het kabinet had volgens de commissie zijn plannen moeten vergelijken met de huidige wettelijke normen. Door de verkeerde uitgangssituatie te hanteren, schetst het kabinet een „te gunstig beeld van de milieueffecten”.

Uit meerdere onderzoeken, onder meer van GGD en RIVM, blijkt dat het aantal ernstig gehinderden de afgelopen jaren flink toenam. In de Luchtvaartwet is bepaald dat de bescherming van omwonenden tegen geluid niet mag verslechteren. Maar de wettelijke criteria die het kabinet gebruikt om vast te stellen of de bescherming van omwonenden niet verslechtert zijn zo verouderd dat ze „niet meer voldoen”. De aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden kunnen dus toenemen, terwijl het milieurapport „dit niet zichtbaar” maakt. Volgens de commissie is „aanpassing van de spelregels daarom noodzakelijk”, temeer omdat van de criteria nu „geen enkele vorm van sturing” uitgaat.

Geen toekomstbestendig besluit

Alternatieve maatregelen, zoals een nachtsluiting of krimp van het aantal vluchten, zijn om onduidelijke redenen niet in het rapport opgenomen. Volgens de commissie is het milieurapport daarom „te smal” om de verschillende belangen goed af te kunnen wegen.

De studie gebruikt bovendien verouderde gegevens over geluidshinder en neemt belangrijke hinderfactoren – zoals

vliegfrequentie en rustperiodes – niet mee. De commissie adviseert om nieuwe inzichten over geluidshinder juist wel mee te nemen, „anders krijg je geen toekomstbestendig besluit”, zegt Webers.

[Lees ook](#)

[Geluidsoverlast van Schiphol – hoe wordt dat bepaald?](#)



Al met al is het rapport „niet afdoende” voor een „volwaardige belangenafweging”. Dat kan grote gevolgen hebben. De rechtbank Den Haag [concludeerde](#) in 2024 dat de huidige regels bewoners niet beschermen tegen overlast van de luchthaven en dat het belang van omwonenden „stelselmatig ondergeschikt [is] geweest aan dat van de luchtvaart”. De rechtbank droeg de staat op om een eerlijke afweging te maken tussen het belang van de luchthaven en dat van omwonenden.

[Lees ook](#)

[Wonen onder Schiphol: slapeloos, radeloos, rechteloos](#)



Het kabinet probeert met dit besluit tegemoet te komen aan die rechterlijke eis. Maar de conclusie van de commissie MER dat een „volwaardige belangenafweging” niet mogelijk is met deze milieustudie, zal het kabinet in de onvermijdelijke rechtszaken tegen dit nieuwe besluit niet helpen.

En dan is er ook nog het probleem van de stikstofuitstoot. Schiphol kocht de stikstofrechten van tien boerenbedrijven om zijn stikstofuitstoot te compenseren, maar volgens de commissie is „niet gemotiveerd” of Schiphol hiermee voldoet aan de eisen voor het compenseren van zijn uitstoot. Of Schiphol nu dus wel een natuurvergunning kan krijgen, nadat het al jaren zonder vergunning heeft geopereerd, is volgens de commissie onvoldoende aangetoond. Bovendien kan de stikstofuitstoot in de toekomst toenemen, omdat ‘stillere’ vliegtuigen vaak groter en zwaarder zijn en daardoor meer stikstof uitstoten. Dit „is niet navolgbaar en onvoldoende concreet” onderzocht.

Ook is de veiligheid van de luchthaven onvoldoende onderzocht. Op Schiphol spelen „extra risico’s” in vergelijking met andere grote internationale luchthavens, omdat start- en landingsbanen elkaar kruisen en omdat er vaak van banen wordt gewisseld. In de studie wordt aan deze risico’s „geen aandacht besteed”, of ze worden „onvoldoende in kaart gebracht”. Of de veiligheidsrisico’s toe- of afnemen is hierdoor onduidelijk. In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat de veiligheid voor de omgeving van Schiphol niet mag verslechteren.

‘Verbaasd en verrast’

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageerde „verbaasd en verrast” op het advies, zegt plaatsvervangend voorzitter Harry Webers, die het advies dinsdag op het ministerie besprak. „Terwijl dit ministerie als geen ander weet hoe een goed milieueffectrapport wordt gemaakt”, zegt Webers. De conclusie dat de bescherming van omwonenden onvoldoende aandacht krijgt „zal de minister zich moeten aanrekenen”, zegt Webers. „Er zijn beloftes gedaan aan omwonenden, daarvoor moet de minister zich inspannen.”

In een reactie laat een woordvoerder weten dat de minister het advies bestudeert en zo snel mogelijk met een volledige reactie zal komen. Het ministerie zal de aanbevelingen uit het advies „zo goed mogelijk opvolgen, binnen de kaders van wat uitvoerbaar is”. Maar volgens de woordvoerder beperkt Europese regelgeving de minister in de vrijheid die hij heeft om „specifieke beperkingen” aan de sector op te leggen.

Dat het nieuwe besluit geen garantie biedt dat de beloofde reductie in geluidshinder wordt behaald, weersprekt de minister. „De nieuwe geluidsnormen in het LVB zorgen ervoor dat het geluidsdoel dat het kabinet heeft gesteld wordt

gehaald. Mocht de sector dat onverhoopt niet halen, dan zal dit merkbaar worden in de handhaving van die normen.” Ook de stelling van de commissie-MER dat het besluit omwonenden onvoldoende beschermt weerspreekt de woordvoerder: Of het besluit voldoende bescherming biedt „is in grote mate een politieke afweging, die aan het kabinet is, na het afwegen van alle belangen”.

Reageren? onderzoek@nrc.nl

Aanvulling (15 mei 2026 om 10.02 uur): Dit bericht is aangevuld met een reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.