i ONDERZOEK

Wonen onder Schiphol: slapeloos, radeloos, rechteloos

Video Olivier Middendorp

Geluidshinder In de wijde omgeving van Schiphol hebben omwonenden last van vliegtuigherrie. Ze slapen slecht, zijn chronisch moe en gestrest. En ze kunnen nergens hun recht halen: in de papieren werkelijkheid van de overheid tellen veel gehinderden niet mee.

Karlijn Kuijpers en **Derk Stokmans**
22 mei 2025 Leestijd 33 minuten

Luisteren 01)) CLeeslijst)

WAT IS HET NIEUWS?

Al dertig jaar is de politieke belofte dat Schiphol alleen mag groeien als de geluidshinder niet toeneemt. In die dertig jaar verdubbelde het aantal vluchten op Schiphol, maar nam Oak de overlast drastisch toe. Inmiddels hebben meer dan 200.000 mensen emstige geluidsoverlast.

Schiphol kon groeien doordat politieke besluiten werden verstopt in ingewikkelde rekenmodellen en vermomd als nets meer dan een technische exercitie. In de „papieren rekenwerkelijkheid" nam de overlast niet toe, in realiteit wel.

Bewoners voelen zich radeloos en rechteloos: hun overlast wordt weggerekend, overtredingen van de geluidsregels worden niet gehandhaafd, en de overheid duilct weg.

Woensdag 2 dec: „Een zwarte dag v.w enorm lawaai! Van 7.30 tot 21.30. Aan den stuk door 14 uur continu lawaai! 700 klachten"

Zondag 13 dec: „'s nachts weer steeds wakker. Dreunende start. 600 klachten"

Vfijdag 18 dec: „Zwcicir beladen grote 4 motorise Jumbo om 9.45 laag over! 11.58 + KLM 14:57 Jumbo 15:20 + 15:25 zder zware KLM Jumbo's angstaanjagend laag!

Dinsdag 22 dec: „Kerosinestank in slaapkamer, 700 wakker van geworden. Misselijk HoofdpUn.."

W 30 dec: „Weer vroeg ± 6.00 of ZOO uit bed gedreunt van starten Zwanenburgbaan voor goedkope vakantie-vluchUes, onze slaap is helemaal niet belangrijk. De slaapkamerramen trillen helemaal."

Het had gisteren kunnen zijn, maar het was 33 jaar geleden.

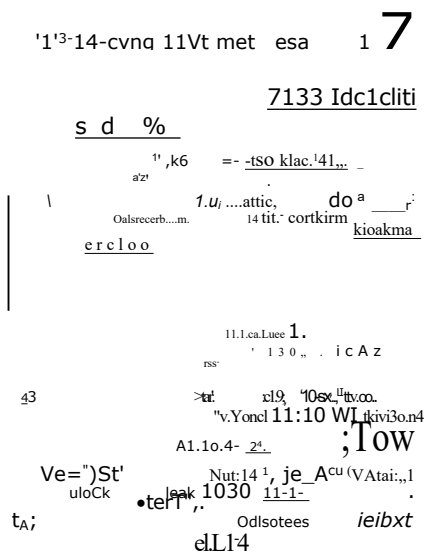
Een maand lang had de famine Ouwerkerk dagelijks het vliegverkeer bijgehouden. Ze woonden in Aalsmeer, op anderhalve kilometer van de Aalsmeerbaan van Schiphol. De A5-blaadjes, uit een notitieblokje gescheurd, beginnen netjes. Maar naannate die maand december verstrijkt, neemt de chaos toe. Kantlijnen worden volgeschreven, pijlen wijzen van het ene tekstblok naar het andere, dikke rode stiftstreken markeren belangrijke punten, frustratie. In de schaarse lege plekken worden optelsommen van het aantal vliegtuigen gemaakt.

Na vijf kantjes eindigt het:

„Donderdag 31 dec '92: Leuke oudejaarsdag: Godganse dag 14 uur lang iedere 2 minuten (of meer!) startlawaai. 630x lawaai! Om gek van to worden!"

„Met de maand meer lawaai!"

Ouwerkerk stuurde de blaadjes naar het ministerie van Economische Zaken, een ambtenaar archiveerde ze. Zo kwam de wanhoopsbrief terecht in het Nationaal Archief in Den Haag, waar hij meer dan dertig jaar lang in het depot lag.



De familie Ouwerkerk is uiteindelijk verhuisd, een buurman aan de Oosteinderweg in Aalsmeer weet niet waarheen. Hijzelf vindt het juist prachtig, die vliegtuigen. In de zomer gaat hij er met vrienden speciaal voor in de tuin zitten. Om de anderhalve minuut verdrinkt zijn stem in gebulder van een vliegtuig dat op een paar honderd meter overvliegt. Mensen die er last van hebben, zegt hij, moeten maar ergens anders gaan wonen.

Dat is precies wat Peter Burgers deed. In 1990 hadden hij en zijn vrouw een huis gekocht in De Kwakel, iets ten zuiden van Aalsmeer. Na acht jaar sloegen ze op de vlucht voor het lawaai. Ze verhuisden lien kilometer zuidelijker, naar de rand van stiltegebied de Nieuwkoopse Plassen.

Jarenlang genoten ze van het uitzicht over de polder - vliegtuigherrie bleef beperkt tot of en toe een uurtje. Maar vanaf 2014 werd de rust steeds vaker verstoord. Nu komen op slechte dagen meer dan vijfhonderd vliegtuigen over, van zeven uur 's ochtends tot elf uur 's avonds. In 1990 startten 5.700 vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan. Afgelopen jaar waren dat er 64.000.

Die onophoudelijke stroom vreet aan Peter Burgers, zorgt voor stress en woede. Zijn vrouw heeft in huts een fijne werkkamer, maar kan zich niet concentreren. Telkens als een vliegtuig laag overkomt is Burgers in tweestrijd: hij wil de overlast melden, maar niet steeds met dat lawaai bezig zijn. Zelf mogen ze met hun bootje na zonsondergang het stiltegebied niet meer in, maar de vliegtuigen blijven er overheen razen, ook 's nachts. Burgers wordt er moedeloos van. Opnieuw overweegt het echtpaar te verhuizen.

NRC Vandaag
1.; 23 mei 2025 18 min

Leven in de herrie van Schiphol

10 30 lx

Onder de geluidsdeken

Het obsessief bijhouden van vliegpaden, vluchthoogtes, decibellen en vliegtuigtypen, het uitpluizen van hermetisch geschreven beleidsrapporten, de woede en wanhoop. Voor veel bewoners rond Schiphol is het dagelijkse kost. Inmiddels houdt Schiphol tienduizenden mensen

uit hun slaap, ook bewoners die tientallen kilometers van de luchthaven wonen - van Alkmaar tot Leiden en van Oegstgeest tot Hilversum.

Toch is het lawaai maar een kant van hun verdriet.

Je hebt het onbegrip: de buurtgenoten die vinden dat je niet moet zeuren. De buitenwereld, die wel begrijpt dat een vliegtuig lawaaiig kan zijn, maar niet ervaart wat het met je doet als het nooit meer ophoudt, als er jarenlang elke dag honderden vliegtuigen over je huis denderen. Hoe het op je zenuwen werkt, je gezondheid kan aantasten.

Maar wat veel bewoners het diepst raakt is dat ze de overheid als ongeinteresseerd, onwaarachtig en ongrijpbaar hebben leren kennen. Opeenvolgende kabinetten, van uiteenlopende politieke kleur, verzaakten om op te komen voor de belangen van burgers. Net als bij het Toeslagenschandaal en de gaswinning in Groningen, zeggen ze.

Ondanks alle brieven, meldingen en zienswijzen die ze insturen, de inspraakavonden die ze aflopen, wordt het lawaai almaar erger, terwlil hun overheid dit wegredeneert. Avond na avond buigen bewoners zich over de taaie, technische beleidsstukken, om in de verhandelingen over glijvluchten, afdraaipunten, aanvliegbuizen en de vaste bochtstraal iets te vinden waarmee ze een wig kunnen drijven in het gesloten bolwerk van rijksoverheid en luchtvaartsector. Meestal tegen beter weten in: vrijwel niemand verwacht dat al die inspanningen iets zullen opleveren.

NRC reisde door het gebied onder de geluidsdeken van Schiphol en onderzocht de patronen die inwoners radeloos en rechteloos maken: het wegrekenen van de overlast, het gebrek aan handhaving, het wegduiken van de overheid en het vermogen van de luchtvaartsector om altijd weer zijn zin te krijgen.

De papieren werkelijkheid

Toen de brief van Ouwerkerk dertig jaar geleden op het ministerie belandde, werd daar gewerkt aan nieuwe regels voor de geluidshinder rond Schiphol. In die tijd was de overtuiging ontstaan dat groei van de luchthaven cruciaal was voor de 'BV Nederland'. Schiphol moest een 'mainport' worden -een term die Engels klinkt, maar in Nederland is bedacht. Het was een tijd met veel maatschappelijke aandacht voor milieu. Dus werd al in 1988 door het kabinet-Lubbers II afgesproken: Schiphol moest kunnen groeien, maar de geluidshinder mocht niet toenemen.

Een typisch Nederlands compromis. Maar de verantwoordelijke ambtenaren en bewindspersonen wisten vanaf het begin dat deze belofte onhoudbaar was.

Tijdens een vergadering van de ministerraad op 4 juni 1993, zo blijkt uit de notulen, concludeert Wim Kok dat de net afgesproken beperking van emstige geluidshinder en de gewenste groei van Schiphol „niet met elkaar in overeenstemming zijn te brengen". De latere PvdA-premier is dan nog minister van Financien in het kabinet-Lubbers III.

Schiphol moest een 'mainport' worden - een term die Engels klinkt, maar in Nederland is bedacht

In de Treveszaal zoeken ministers direct naar redeneringen om de grens van het aantal ernstig gehinderden op te rekken. Milieuminister Hans Alders (PvdA) „verbaast zich over het gemak waarmee bewindspersonen zich opstellen ten opzichte van afspraken die ze hebben ondertekend". Ondanks zijn protest besluiten zijn collega's dat het aantal gehinderden „op termijn" mag worden verhoogd.

vragen verwijzen wij u naar de door ons eerder gegeven antwoorden", krijgt hij te horen op een van zijn laatste mails.

Een born op tafel

Op het hoofdkantoor van Schiphol springt een luchtvaartbestuurder zowat over de tafel heen. Het is 2018, en Win Brouwer heeft de Alderstafel net gemeld dat verdere groei van Schiphol voor omwonenden onbespreekbaar is. „Het was alsof ik een born op tafel legde", herinnert Brouwer zich. „Die bestuurder riep: 'Dit kan je niet maken!"

In de jaren daarvoor is bij Brouwer de frustratie flunk opgelopen. In 2017 stelt hij zich verkiesbaar voor de Omgevingsraad, die namens bewoners onderhandelt met Schiphol en overheden. „Ik dacht: je kan wel klagen, maar dan moet je ook wat dOen."

Als hij eenmaal in de raad zit, ontdekt hij tot zijn verbijstering dat bewonersvoorzitter Van Ojik al akkoord is gegaan met verdere groei. Brouwers pogingen om Van Ojik op andere gedachten te brengen, mislukken. „Hij zei: We moeten akkoord gaan, anders wordt het alleen maar erger'", zegt Brouwer.

Samen met andere bewoners besluit Brouwer de voorzitter of te zetten. Van Ojik zelf ontkent desgevraagd dat hij is afgezet, en stelt dat hij terugtrad vanwege zijn leeftijd. Brouwer neemt zijn plaats in, en maakt duidelijk dat verdere groei onbespreekbaar is. Het blijkt het einde van de Alderstafel.

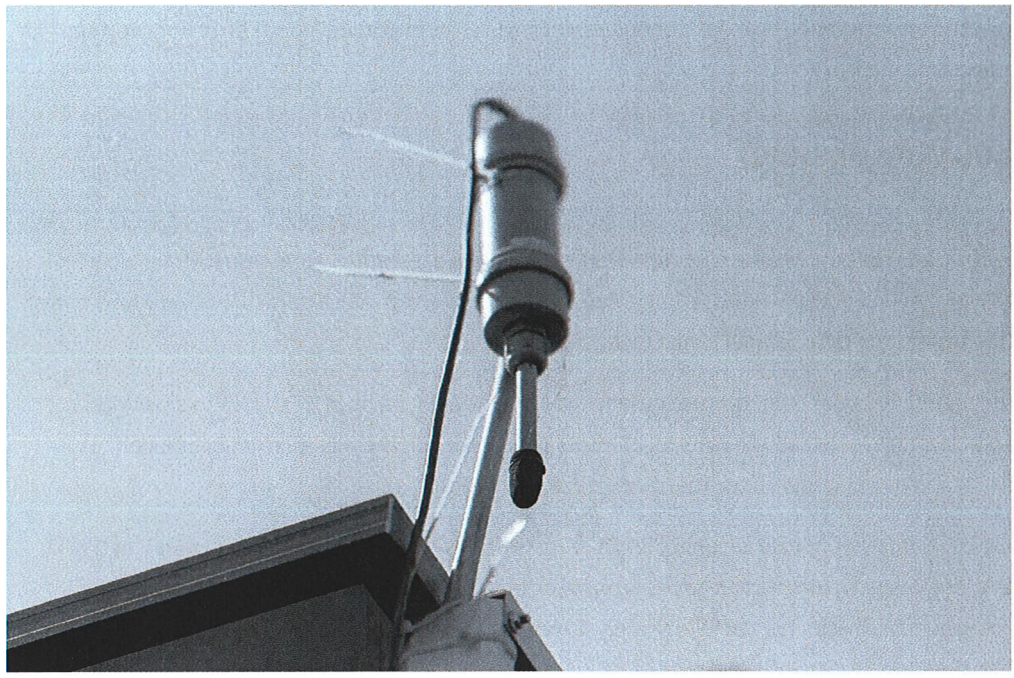
Ambtenaren omschrijven de voorzitterswissel als een „coup", blijkt uit interne stukken. De bewonersvertegenwoordiging bestaat sinds het aantreden van Brouwer ‚vooral uit tegenstanders die denken via de politieke lijn en de media hun zin te kunnen krijgen", schrijft een ambtenaar. Het ministerie moet maar weer zelf de regie nemen en steun van omwonenden „Met tot ultiem criterium verheffen", vindt diezelfde ambtenaar.

En dat gebeurt: na het vastlopen van de onderhandelingen wordt op het ministerie hard gewerkt aan verdere groei. Het kabinet stelt drie jaar later een plan vast waarmee de luchthaven zou kunnen groeien tot 800.000 vluchten in 2050. Ambtenaren weten dat ze daarmee voorbijgaan aan de belangen van omwonenden, blijkt uit intern mailverkeer uit 2019. „Ik zie wel het risico dat aan het grootste bezwaar van de omwonenden niet tegemoet wordt gekomen: het aantal vluchten zal groeien", schrijft een ambtenaar. „De verminderde hinder is er vooral een van de papieren rekenwerkelijkheid."

Opnieuw dendert de groei van Schiphol voort. En Win Brouwer? Die zit nog steeds in de herrie. „Soms wil ik opgeven", zegt hij. „Het is zo zinloos. Het leidt tot niks." Toch gaat hij door. „Als ik stop mag ik ook niet meer klagen, vind ik."

HANS VAN WILLENSWAARD IN LIMMEN

Altijd de radio aan



Win Brouwer heeft **een geluidsmeter** in zijn tuin laten plaatsen.

Foto Olivier Middendorp

In ruil voor dit „strikt preferentieel baangebruik" zou Schiphol niet gestraft worden als het boven de wettelijke geluidsnormen uitkwam, de ILT zou gaan gedogen. De inspectie stribbelde tegen: als het kabinet Schiphol wilde laten groeien moest het de wet aanpassen, niet de handhaving stopzetten. Toch voegde de inspectie zich naar de opdracht van de minister en ging gedogen - tot op de dag van vandaag.

Dankzij deze deal kon Schiphol na 2010 doorgroeien naar een half miljoen vluchten per jaar, zonder dat de geluidsregels er nog toe deden. In 2019 geeft Alders, de architect van het akkoord, toe dat het systeem averechtse effecten heeft voor omwonenden. Het aantal vluchten is zo hard gegroeid „dat er zowel op de primaire als de secundaire banen sprake is van een alsmaar toenemende ononderbroken stroom van bewegingen", schrijft hij aan de minister. „De eerder aanwezige rustperiodes worden steeds korter."

Op de Aalsmeerbaan vertrokken en landden vorig jaar bijna 90.000 vliegtuigen, een groei van een derde ten opzichte van 2010.

Win Brouwer gaat met de jaren het vliegverkeer steeds obsessiever volgen. Algauw merkt hij dat de Aalsmeerbaan ook wordt gebruikt op momenten dat het vliegverkeer eigenlijk via de 'preferente' banen zou moeten gaan. Dat was toch niet de bedoeling?

Hij vraagt geregeld opheldering bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, opgezet door de luchthaven en de luchtverkeersleiding. Al snel blijkt dat het 'strikt preferentieel baangebruik' een stuk minder strikt is dan het woord suggereert. Telkens als Brouwer erop wijst dat het gebruik van de Aalsmeerbaan volgens de regels niet kan, krijgt hij uitleg waarom hij zich vergist. De aangekondigde rusttijden voor de Aalsmeerbaan zijn „richttijden" waarvan kan worden afgeweken, mailt het Aanspreekpunt. Op andere momenten kan de 'preferente baan' vanwege een „te hoge staartwind", „krimpende wind" of „de rugwind component" niet gebruikt worden, of zorgen „Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO)" (mist) ervoor dat de Aalsmeerbaan moet worden ingezet.
Even later ligt het aan „de regels baangebruik voor buiten UDP, zoals u kunt terugzien tabel 7.1 op pagina 42".

Het kan allemaal, binnen de regels. Opeenvolgende rapporten bevestigen wat Brouwer voelt - wettelijke bescherming tegen geluidshinder heeft hij niet. Het enige wat overblijft is vragen stellen bij het Aanspreekpunt. En zelfs daar kan hij na een tijdje niet meer terecht. ‚Wegens repeterende

De *grens* voor compensatie loopt dwars door zijn straat. En dat frustreert. Niet vanwege die vijftig euro, maar vanwege het rechtsvaardigheidsgevoel. „Het doet onrecht aan de overlast die je ervaart", zegt Brouwer. „Er wordt niet erkend dat ik last heb van Schiphol."

Feitelijk vogelvrij

Dat Win Brouwer niets heeft aan de wettelijke normen die hem moeten beschermen, en dus feitelijk vogelvrij is, komt door afspraken die in 2010 werden gemaakt. Schiphol was opnieuw tegen zijn grenzen aangelopen en zocht naar mogelijkheden om verder to groeien. Dat gebeurde in een 'ronde tafel' met overheden en omwonenden onder leiding van oud-rnilieuminister Hans Alders. De mantra aan deze Alderstafel' was - opnieuw - een win-win: meer groei, minder gehinderden.

Een deel van de bewonersorganisaties verzette zich tegen de plannen - zij wisten uit ervaring dat die win-win een illusie was. Hun argwaan was niet ongegrond, blijkt uit interne stukken. „Uitgangspunt blijft het belang van de mainport", schreef Alders daarin, en maatregelen kunnen alleen genomen worden „onder voorwaarden van instandhouding van het netwerk". Groei van Schiphol woog zwaarder dan het belang van omwonenden.

De grens voor compensatie loopt dwars door zijn straat

Meerdere bewonersorganisaties stapten om die reden uit het overleg. Bewonersvoorzitter Kees van Ojik uit Zwanenburg geloofde wel in het akkoord en sloot een deal met Schiphol en het Rijk. Van Ojik zegt tegen NRC dat hij een „ruim mandaat" had van omwonenden.

Schiphol mocht groeien tot 510.000 vluchten, zolang het zoveel mogelijk de start- en landingsbanen zou gebruiken die voor de minste overlast zorgen. Banen met aanvliegroutes boven dunner bevolkt gebied zouden eerst worden ingezet, daama pas de banen waarvoor vliegtuigen over dichter bevolkt gebied moeten vliegen.

Dit zogenaamde „strikt preferentieel baangebruik" werd gepresenteerd als de oplossing voor de toekomst, maar feitelijk wordt al sinds de jaren zeventig zo veel mogelijk op de gunstigere banen gevlogen. Binnenskamers was bekend dat er nauwelijks verschil was met de bestaande situatie, blijkt uit interne adviezen. Die wezen ook uit dat de hinder vooral zou toenemen op de plekken die volgens de nieuwe afspraken juist ontzien zouden worden - de voorkeursbanen zaten in 2010 immers „al relatief 'vol". De groei zou dus voor een „belangrijk deel" terechtkomen op de 'secundaire' banen - zoals de Aalsmeerbaan, waar Brouwer zoveel last van heeft.

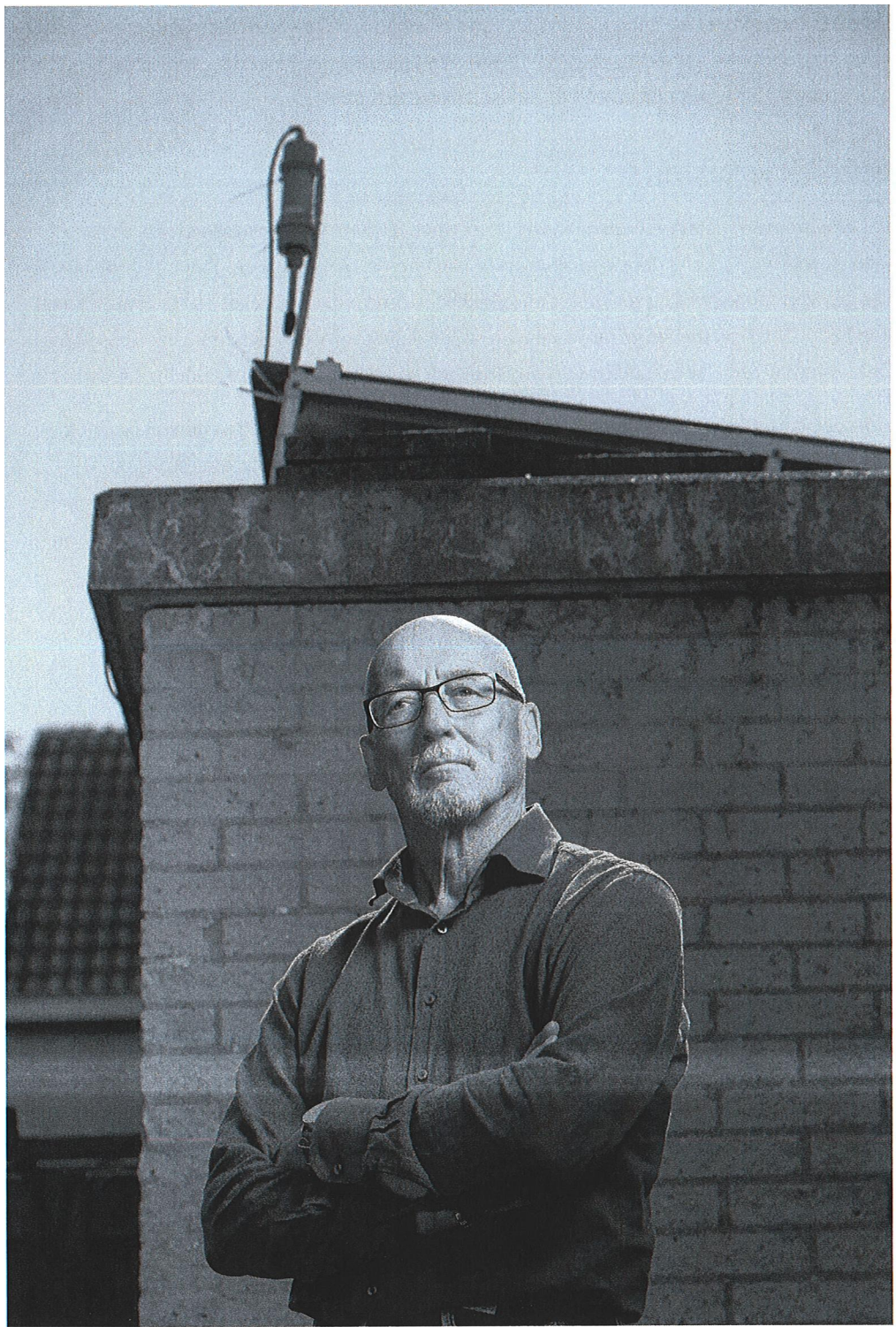


Foto Olivier Middendorp

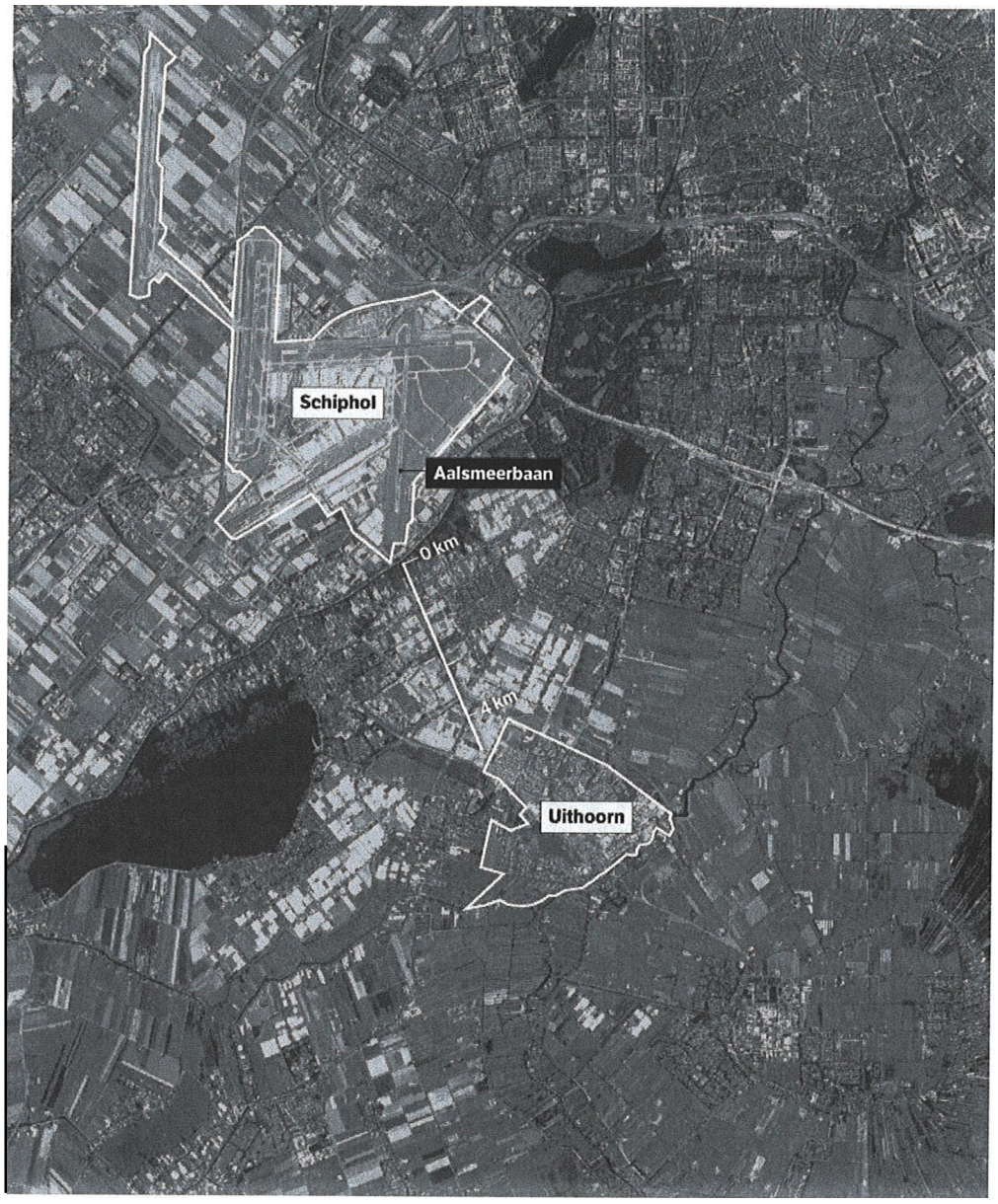
99

Soms *wil ik opgeven. Het is zo zinloos. Het leidt tot niks*

Win Brouwer

In de afgelopen tien jaar kwam de overlast in Uithoom ieder jaar boven de wettelijke geluidsgrens uit, met uitzondering van de coronajaren. Vorig jaar was de geluidsoverlast 20 procent hoger dan wettelijk toegestaan. Maar overtredingen worden al vijftien jaar gedoogd, sinds 2010.

Vanwege de toegenomen hinder kunnen sommige bewoners van Uithoom aanspraak maken op een compensatieregeling van de overheid. Hoe hoger de waarde van hun huis, hoe hoger de compensatie. De overburen van Win Brouwer kregen vijftig euro per jaar. Brouwer kreeg niks.



Elke dag kijkt Win Brouwer hoe de wind waait. Komt-ie uit het zuiden, dan weet hij: vandaag heb ik geen moment rust. Regelmatig vliegt er een oude Boeing 747 op vierhonderd meter hoogte over zijn huis, dat dan meetrilt met het lawaai.

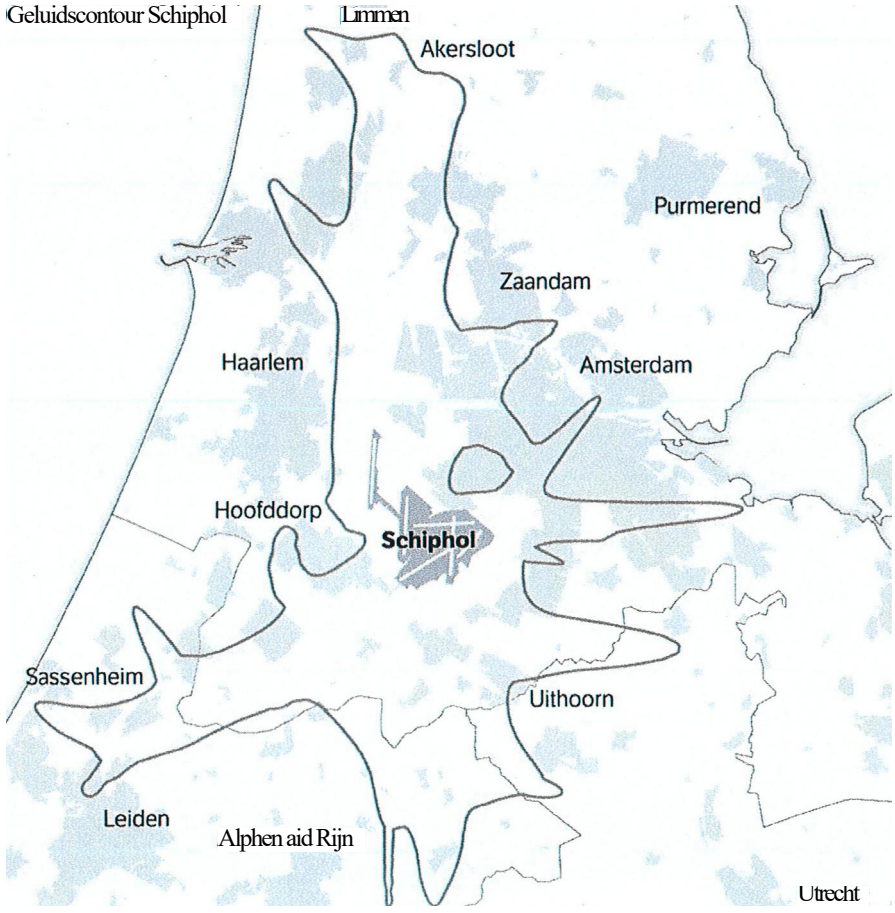
Brouwer raakt er gestrest en prildcelbaar van, krijgt een kort lontje. Hij voelt zich bedreigd door het aanzwellende geluid dat telkens boven hem wordt uitgestort. Hoezeer hij erdoor verandert, merkt hij als hij een paar weken in een huisje in Frankrijk zit. Hij is dan uitgeruster, relaxter. „Ik hoef gewoon even helemaal niet na to denken over geluid, ik hoor de vogeltjes weer

In de 22 jaar dat hij in Uithoom woont, is de overlast flink toegenomen, ondanks alle beloften. „Mensen zeggen wel eens: 'Waarom ga je zo dicht bij Schiphol wonen?' Maar toen ik hier kwam, woonde ik bij wijze van spreken langs een landweggetje, kwam er of en toe een auto langs. Nu is dat landweggetje een snelweg geworden, maar daar heb ik nooit voor gekozen."

Win Brouwer telt wel mee als gehinderde. Maar veel schiet hij daar niet mee op.

Tussen 2005 en 2024 kwamen er zo'n 55.000 nieuwbouwwoningen bij

Op deze kaart staan woningen die tussen 2005 en 2024 zijn gebouwd binnen de 48 dB(A)Lden-contour (de geluidscontour rondom Schiphol) en de LIB4- en L1B5-zones (gebieden rondom Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden wegens geluidshinder en veiligheid)



NRC 240525 / RL, RB

Op plekken met extreme geluidsoverlast mag de inspectie bouwplannen in theorie nog wel tegenhouden - in de praktijk blijkt dat lastig. In 2022 blokkeert de inspectie via de rechter de bouw van honderden woningen in Uilenstede, een studentencomplex in Amstelveen onder de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan. Maar op aandringen van de Tweede Kamer helpt het kabinet begin 2024 de bouw toch mogelijk to maken.

In twintig jaar tijd zijn er zo bijna 55.000 woningen gebouwdbinnen het gebied waar Schiphol emstige geluidsoverlast veroorzaakt, blijkt uit dataonderzoek van NRC. Dat zijn tienduizenden emstig gehinderden die buiten de tellingen blijven, in een gebied zo groot als een derde van de provincie Utrecht. Tientallen wijken met 'spookgehinderden', en elke maand komen er nieuwe bij.

WIN BROUWER IN UITHOORN

Kijken naar de windvoorspelling



De gemeente Castricum wil in het vogelweidegebied bij Akersloot 200 woningen bouwen.
Foto Olivier Middendorp

En dus zoeken gemeenten naar sluiproutes om nieuwbouw toe te staan. Zo ook in Akersloot. Volgens de wet mag daar alleen gebouwd worden in bestaand stedelijk gebied, en dus niet in natuurgebieden. Dat loste Castricum op door het weidevogelgebied te bestempelen als „bestaand stedelijk gebied". Waar nu nog de vogels kwetteren, staan als het aan de gemeente ligt over een paar jaar zo'n 200 extra nieuwe woningen met gegarandeerde geluidsoverlast.

De bewoners van die huizen zullen OOk niet meetellen als gehinderden.

De spookgehinderden

Want wie in een woning woont die na 2004 is gebouwd, valt niet onder de beschenning van geluidshinderregels. In dat jaar besluit het kabinet-Balkenende II dat Schiphol „er niet op wordt afgerekend" als er door nieuwbouw meer emstig gehinderden bijkomen. Woningen gebouwd na 2004 tellen niet mee bij de berekening of de luchthaven zich houdt aan het maximumaantal woningen met emstige hinder.

Zo blijft nieuwbouw mogelijk, terwijl Schiphol op papier netjes binnen de afgesproken maxima blijft. Het gevolg, concludeert de rechtbank Den Haag twintig jaar later, is dat „de negatieve gevolgen in de praktijk geheel voor rekening van de omwonenden zijn gelaten".

In 2018 worden de regels voor nieuwbouw nog verder verruimd. Tot dat moment kon de ILT woningbouw in gebieden met de meeste overlast nog blokkeren.

Maar in 2018 raakt de inspectie die bevoegdheid deels kwijt. Het idee is dat gemeenten prima zelf kunnen beslissen over nieuwbouwplannen dicht bij Schiphol. Opnieuw wordt afgesproken dat die soepeler nieuwbouwregels geen belemmering zullen vormen voor de luchtvaart. Mensen met huizen van na 2018 die last hebben van het vliegtuiggeluid kunnen zelfs niet met hun klachten bij Schiphol terecht - gemeenten spreken of dat zij die zaken afhandelen. En gemeenten leggen expliciet vast dat zij Schiphol niet zullen vragen geld uit te geven om de geluidsoverlast voor die nieuwbouwwijken te venninderen.

In de Blimengeesterpolder, net ten zuiden van Akersloot, foerageren nu nog kieviten en broeden zwanen op de oevers van oude kreken die door het beschermde weidegebied lopen. Het gekwetter van vogels wordt elke paar minuten overstemd door een vliegtuig dat de landing naar de Zwanenburgbaan heeft ingezet.

Toch staat hier als het aan de gemeente Castricum ligt over een paar jaar een nieuwe woonwijk. De geluidsoverlast is hier zo fors dat er volgens de wet alleen bij hoge uitzondering gebouwd mag worden. Omwonenden vertellen dat ze 's zomers niet in de tuin kunnen zitten vanwege het lawaai, en's nachts uit hun slaap worden gehouden. Maar Castricum heeft een list gevonden om toch 200 woningen te kunnen bouwen.

Al sinds de jaren zeventig is het papieren beleid dat dicht bij Schiphol geen nieuwe woningen worden gebouwd. Maar de ruimte is schaars, het woningtekort groot. Dat er op een kleine vierhonderd vierkante kilometer, ongeveer twee keer de oppervlakte van Amsterdam, formeel nauwelijks gebouwd kan worden vanwege de geluidsoverlast van Schiphol begint steeds meer te knellen.

„De ruimte [is] op", schreef de Rijksbouwmeester dit voculaar aan de verantwoordelijke ministers. De ontwikkeling van de regio ‚wordt emstig gehinderd door de ruimtelijke beperkingen die de luchtvaart met zich meebrengt".




Akersloot
20 km
15 km
10 km
5 km
0 km
Zwanenburgbaan
Schiphol

Ruimte creeert het Rijk ook met de Polderbaan, die in 2003 opengaat. De ligging van de baan maakt het mogelijk over dunner bevolkt gebied te vliegen. Zo kan Schiphol groeien zonder dat de totale geluidshinder toeneemt. Sterker nog, in dichter bevolkte gebieden zal de hinder zelfs afnemen, luidt het argument.

Maar al snel blijkt dat het ministerie zich heeft vastgerekend. De Polderbaan kon alleen gerechtvaardigd worden door optimistisch te rekenen, zegt Ton Dassen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) nu. Hij werkte ruim tien jaar op het Schipholdossier en praat met NRC op persoonlijke titel - het PBL doet al jaren geen onderzoek meer naar het milieu rond Schiphol.

Bij dat optimistische rekenen is gebruik gemaakt van smalle aanvliegroutes precies tussen steden en dorpen door. Op die manier lijkt het alsof je 508.000 vluchten per jaar kan uitvoeren zonder dat het afgesproken maximum van tienduizend woningen met een hoge geluidsbelasting wordt overschreden. Maar dat zijn wat ambtenaar Van Deventer in zijn boze mail „fictieve routes" noemt.

In **werkelijkheid vliegen vliegtuigen niet via een smal pad van en naar Schiphol, maar in een grote waaier, die smaller wordt als je dichter bij Schiphol bent, en verderop juist breder. En die waaier ligt deels over dorpen en steden.**

De gevolgen worden direct nadat de Polderbaan in 2003 opengaat duidelijk. De geluidsnormen worden al overschreden bij het veel lagere aantal van 440.000 vluchten, blijkt als er bij controles met de echte vliegroutes wordt gerekend. Ook in de jaren daama overschrijdt Schiphol telkens de normen.

Ingegrepen wordt er niet, de minister gedoogt het.

In 2007 wordt de situatie rechtgezet. Dat gebeurt niet door het aantal vluchten te beperken, maar door het maximum aantal huizen met geluidsoverlast op te hogen van10.000 tot 10.800 woningen. Zo krijgt Schiphol toch de ruimte om te groeien naar de half miljoen vluchten die op basis van de onrealistische vluchtroutes waren berekend. Of zoals het kabinet in die tijd schrijft: **„Er is gekozen om de effecten van de nieuwe routemodellering mee te nemen door het maximum aantal woningen met een hoge geluidbelasting aan te passen en niet het verkeervolume te schalen."**

Toch blijft er volgens het kabinet sprake van een „gelijkwaardige" bescherming. Want de nieuwe norm geeft niet meer „groeiruimte voor de luchtvaart", maar is alleen een „betere benutting **van de bestaande milieuruimte". Zo vermomt het kabinet een fundamentele wijziging van een tien jaar oude politieke afspraak als niet meer dan een technische exercitie.**

Het planbureau waarschuwt **in 2007 dat op deze manier de geluidsoverlast voor de omgeving wel degelijk toeneemt, en met veel meer dan het voor buitenstaanders overzichtelijk klinkende 800 extra woningen. Want als dicht bij Schiphol zoveel extra woningen overlast hebben, komen er in de wijdere omgeving nog veel meer emstig gehinderden bij: 20.000 tot 30.000,** berekent **het planbureau. „De rekenmodellen boden veel te veel ruimte om te doen lijken of Schiphol kon groeien zonder consequenties voor de omgeving", zegt Ton Dassen.**

SPOOKGEHINDERDEN IN AKERSLOOT

Stedelijk gebied in de vogelwei

Het spelen met parameters om de modellen naar de hand te zetten gebeurt al decennia, blijkt uit niet eerder geopenbaard ambtelijk mailverkeer.

De keizer heeft geen lderen aan

„Hallo, waar zijn we nou helemaal mee bezig?" Eind 2000 is Fred van Deventer ontstemd. De ambtenaar van het ministerie van Vollcshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) is niet alleen afgestudeerd vliegtuigbouwkundige en bezitter van een vliegbrevet, maar staat in de wereld van vliegtuiggeluid bekend als een van het handjevol mensen dat het Schipholbeleid nog begrijpt. Hij is inmiddels overleden, maar zo gezaghebbend dat nieuwe medewerkers van de ILT nog steeds zijn *Handboek Basiskennis Vliegtuiggeluid* krijgen opgestuurd.

Het tweede paarse kabinet is bezig met een grootschalige verbouwing van het geluidshinderbeleid rond Schiphol. Alles wordt anders: de meeteenheden en rekenmodellen voor geluidshinder, de manier van handhaven.

De verbouwing is nodig, omdat het Nederlandse rekenmodel achterhaald is. Het moet vervangen worden door een gestandaardiseerde Europese methode. Wantrouwende bewoners worden door het kabinet gerustgesteld: ook als Schiphol verder groeit, zal hun bescherming op peil blijven. Het moet, zo is de belofte, een „gelijkwaardige overgang" worden.

Maar in de stukken die voorbijkomen, ziet Van Deventer van alles wat hem niet zint. In de berekeningen zitten onrealistische aannames die allemaal een ding gemeen hebben: ze zorgen dat er meer kan worden gevlogen, zonder dat de 'berekende hinder' toeneemt. Of zoals Van Deventer het schrijft in een uitgebreide mail aan een topambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat: „Elke flut-motivering van de sector is voldoende om de extra vliegtuigruimte bovenop de gelijkwaardige overgang binnen te halen."

Door het berekenen van geluid op basis van „gemodelleerde en dus fictieve routes" worden „mensen in de omgeving van Schiphol domweg belazerd". De belofte dat de sector die modellering zal verbeteren, roept bij Van Deventer „cynisme" op. „Hoewel het probleem al jaren bekend is, heeft de sector er tot dusverre vrijwel niets aan gedaan." Sterker nog, een kilometer boven de grond „rotzooit de sector maar wat aan" met de vliegroutes, vanwege „de wens van de sector om per uur heel veel starts te verwerken".

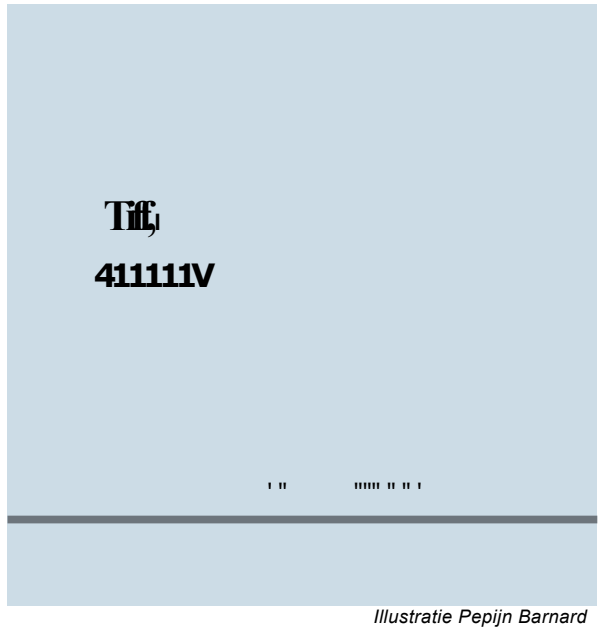
De overheid moet dat gerommel blokkeren, vindt de ambtenaar. „Doen we dat niet, dan stinkt het:' Maar voorstellen van Van Deventer om het realiteitsgehalte van de verkeersvoorspellingen van Schiphol te controleren, worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat juist afgewezen.

„De keizer", concludeert Van Deventer, „heeft helemaal geen kleren aan."

KLM's overstappassagiers

De spanning rond Schiphol neemt in die tijd snel toe: de luchthaven groeit sneller dan verwacht, KLM heeft gedreigd uit Nederland te vertrekken als geluidsgrenzen verdere groei belemmeren. Schiphol heeft een ruimere jas nodig.

Het kabinet komt KLM tegemoet door het maximum aantal vluchten op te rekken. En ook het nieuwe rekenmodel biedt stilletjes meer ruimte. Vluchten op tijdstippen dat mensen er veel last van hebben - 's nachts bijvoorbeeld, of 's ochtends vroeg - wegen van oudsher zwaarder mee. Maar in het nieuwe model verandert die weging. Schiphol kan daardoor tussen zeven en acht uur 's ochtends en vanaf zes uur 's avonds (veel) meer vliegtuigen toelaten, zonder dat de berekende geluidsoverlast toeneemt, schrijft Fred van Deventer. Voor KLM, dat het moet hebben van passagiers die via Amsterdam overstappen en die daarom vaak 's ochtends vroeg of 's avonds laat op Schiphol landen, is dat flinke winst.



Illustratie Pepijn Barnard

EXPLAINER

Geluidsoverlast van Schiphol - hoe wordt dat bepaald?

De geluidsoverlast van Schiphol wordt berekend met een rekenmodel. Dat is zo ingewikkeld dat maar weinig mensen in Nederland het nog begrijpen. Hoe is dat model opgebouwd, en welke keuzes zijn daarin gemaakt?

Ga naar de explainer >

In dat verschil leeft Lex van Berk. Toen hij veertig jaar geleden in Sassenheim kwam wonen, vloog er of en toe een vliegtuig over, nu gebeurt dat ellce anderhalf tot twee minuten. Dat die vliegtuigen stiller zijn geworden, hoort hij nauwelijks. Maar volgens de minister van Infrastructuur en Waterstaat is hij „gelijkwaardig beschermd", net zo goed als veertig jaar geleden.

Ook op het ministerie weten ze dat die bescherming ‚vooral een papieren rekenwerkelijkheid" is, blijkt uit een inteme mail uit 2019. Met de rekenregels „is de paradox gecreeerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast" in de directe omgeving van Schiphol, „zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname", staat in een kabinetsadvies uit 2019. „Integendeel, hun woonklimaat wordt emstig geschaad."

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waarschuwde vorige week nog dat „burgers met de huidige geluidsregelgeving onvoldoende worden beschermd tegen emstige geluidshinder" en dat alleen stillere vliegtuigen niet genoeg zijn om geluidshinder terug te dringen.

Toch gebruikt minister Madlener stillere vliegtuigen nog steeds als belangrijkste argument om in de toekomst weer meer te kunnen vliegen.

Die stillere toestellen zorgen weliswaar voor minder hindermeldingen dan lawaaiige vliegtuigen, maar volgens de inspectie doet „de groei van het aantal vliegbewegingen de effecten van de stillere vloot tenet". Sterker, in 2024 nam de totale hoeveelheid geluid en het aantal melders en meldingen toe, berekende de inspectie.

Op papier is Lex van Berk geen gehinderde. In Teylingen, de gemeente waar Sassenheim in ligt, hebben „O personen" last van Schiphol, staat in de meest recente rninisteriele 'geluidbelastingkaart'. In werkelijkheid, concludeert de gezondheidsdienst GGD, heeft ruim 15 procent van de inwoners van Teylingen last van vliegtuiglawaai. Ruim vijfduizend gehinderden die niet meetellen.

Dat komt doordat het ministerie voor deze kaarten rekent volgens een Europese richtlijn die overlast onder de 55 decibel niet meetelt - terwijl vliegtuiggeluid vanaf 45 decibel al kan leiden tot hartziekten en andere gezondheidsschade.

Geluidshinder, een kneedbaar begrip

Wie telt wel mee, en wie niet. Het is het meest betwiste thema rond geluidsoverlast van Schiphol. Het maximumaantal mensen dat „emstig gehinderd" of „slaapverstoord" mag zijn, bepaalt hoeveel er mag worden gevlogen. Dat levert een perverse prikkel op: hoe minder gehinderden je meetelt, hoe meer je kan groeien.

Dat tellen gaat in een aantal stappen. Eerst berekent een computermodel voor meer dan twintigduizend punten rond Schiphol het geluid dat alle startende en landende vliegtuigen samen in een jaar produceren. Dat model gebruikt daarvoor informatie over hoe lawaallg de vliegtuigen zijn en waar ze vliegen. Raast een Boeing 747 op vijfhonderd meter hoogte dwars over een dorp, dan veroorzaakt hij daar meer lawaai dan wanner diezelfde Boeing op duizend meter hoogte over een weiland in de buurt vliegt. Vervolgens telt ook het tijdstip mee: een vlucht midden in de nacht telt zwaarder dan overdag.

99

Het woonklimaat van omwonenden wordt emstig geschaad

Uit rapport Hans Alders uit 2019

In de krochten van dit rekenmodel is door de jaren heen uitgebreid geschoven en gespeeld: slapen mensen met de ramen open of dicht? Hoe lang is een nacht? Een hoge ambtenaar van Economische Zaken verzucht in een nota aan zijn minister dat „er wel doorgerekend kan worden tot we een ons wegen".

Het rekenen levert uiteindelijk een kaart op met duizenden geluidspunten. Als je geluidspunten met dezelfde waarde via een lijn verbindt, krijg je geluidscontouren. In het Schipholbeleid zijn sommige contouren cruciaal: binnen die contouren wordt geteld of er niet te veel mensen hinder ondervinden. Maar niet iedereen binnen de contouren telt mee.

Geluidsoverlast is subjectief: bij hetzelfde aantal decibellen ervaren sommigen emstige hinder, terwijl anderen nergens last van hebben. De overheid gebruikt de vuistregel dat bij 48 decibe115 procent van alle bewoners last heeft van vliegtuiggeluid. Dat percentage is gebaseerd op onderzoek dat Binds 2002 niet is geactualiseerd en volgens het RIVM „de hindersituatie rond Schiphol niet meer adequaat in beeld" brengt.

De rekenmodellen maken het bovendien mogelijk om het aantal gehinderden te onderschatten, en zo meer te kunnen vliegen. Omdat het geluid van alle vliegtuigen bij elkaar wordt opgeteld, kan de luchtvaartsector 'geluidsruimte' vrijspelen door stillere vliegtuigen in te zetten. Als vliegtuigen gemiddeld 3 decibel stiller worden, kan ook het aantal vluchten verdubbelen, zo staat in het boek Basiskennis Geluidzonering Luchtvaart, een standaardwerk over geluidshinder.

Voor omwonenden is dat minder gunstig: een vliegtuig dat 3 decibel stiller is, klinkt voor veel mensen ongeveer net zo hard als een lawaaiiger toestel. Zo kan de werkelijke overlast stijgen, terwijl de berekende overlast gelijk blijft.

Als de wind slecht staat komen er rond de vierhonderd vliegtuigen per dag over, ongeveer ellce twee minuten - van half zes in de ochtend tot twaalf uur 's nachts. Vaak komen er tussen middemacht en zes uur 's ochtends ook nog zo'n vijf Boeings per uur over, voomamelijk van KLM. „Ik ga naar bed met vliegtuigen en ik sta ermee op."

Van Berk raakt geprikkeld en gefrustreerd. Hij slikt elke dag een pilletje tegen de hoge bloeddruk. Geluidsoverlast door vliegtuigen Ran de oorzaak zijn, maar of het zo is? Hij weet het riiet. Eigenlijk zou hij wel willen verhuizen, maar z'n kinderen wonen in de buurt, zijn sociale leven is hier.

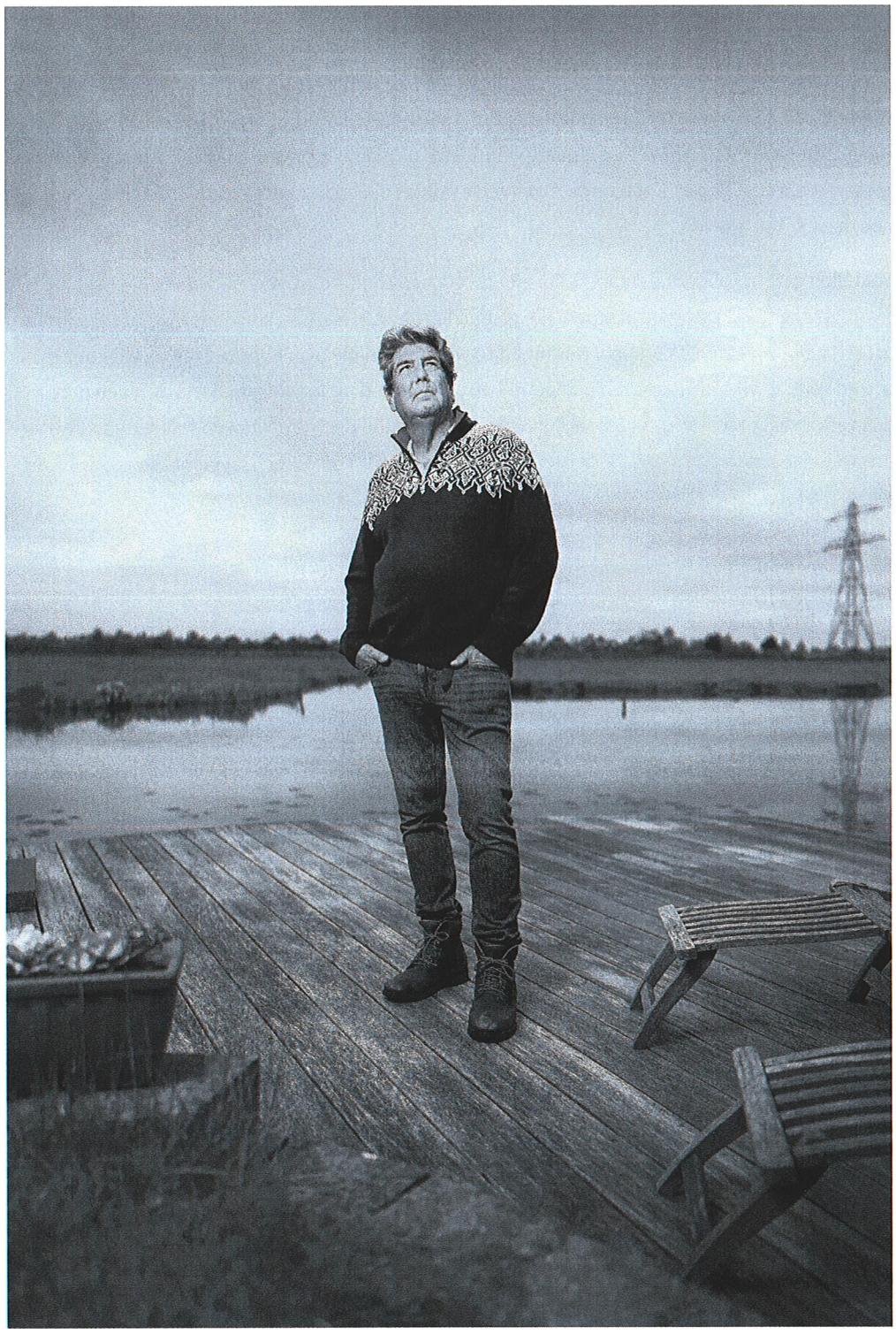


Foto Olivier Middendorp

99

1k ga naar bed met vliegtuigen en ik sta ermee op

Lex van Berk

Minister Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat, VVD) probeerde in 2022 het aantal vluchten fors te verlagen. Voor Peter Burgers uit Nieuwkoop was het een „fantastische dag".

Maar Harbers' opvolger Barry Madlener (PVV) heeft dat kort na zijn aantreden vorige zomer grotendeels teruggedraaid. Weer is er aan geluidsmodellen gesleuteld, zijn toekomstbeloften van verbetering ingezet om na al meer te kunnen vliegen en onnavolgbare redeneringen uit de kast getrokken.

Het is dit soort manoeuvres waardoor bewoners denken: we worden voor de gek gehouden.

In een reactie ontkent het ministerie dat moeilijke beleidskeuzes zijn opgelost door het aanpassen van rekenmodellen en referentiesituaties. Uitgebreide reacties van betrokkenen staan onderaan dit artikel.

LEX VAN BERK IN SASSENHEIM

'Nul' hinder



Lex van Berk kijkt tv met oortjes in. Dan kan hij zijn programma tenminste volgen als er weer een vliegtuig overkomt. In de slaapkamer liet hij airco installeren, zodat zijn vrouw en hij met de ramen dicht kunnen slapen. Ze slapen onder een geluidswerend dak, hebben HR++-glas. Zijn vrouw slaapt met oordoppen in, toch worden ze om de nacht wakker van het lawaai.

Een jaar later gebeurt het opnieuw: aan bewoners 'onder' de Aalsmeerbaan is beloofd dat bij de geplande uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan hun geluidsoverlast beperkt zal worden. Daarvoor is 'punt K' in het leven geroepen. Daar mag de geluidoverlast de grens van 49 Ke (een maat voor jaarlijkse geluidshinder) niet overschrijden. Deze belofte wordt zelfs in de wet vastgelegd, en Schiphol belooft zich „aan deze verplichting" te houden.

Al snel blijkt uit berekeningen dat die belofte de groei van Schiphol in de weg zal zitten. Er volgt een serie spoedoverleggen op hoog ambtelijk en politick niveau over de „ellende rond punt K", blijkt uit interne ministeriele documenten uit die tijd.

Uiteindelijk Iciest het kabinet een papieren uitweg. Hoewel het erkent dat de beloofde geluidsbeperking volgens de berekeningen „niet bereikt zal kunnen worden", belooft het kabinet dat het door „handhaving" zal garanderen dat de „feitelijke geluidbelasting" wel onder de 49 Ke blijft.

Zeven jaar later, als de vijfde baan is aangelegd en Aalsmeerders hun wettelijke bescherming hard nodig hebben, schrapt het kabinet het „gegarandeerde" punt K uit de wet. De geluidsoverlast is daar dan inmiddels veel hoger dan beloofd.

Toch blijft het kabinet volhouden dat de groei van Schiphol niet zal leiden tot meer geluidsoverlast. Die eis wordt in 2003 zelfs in de Luchtvaartwet vastgelegd - en in de jaren daama overeind gehouden doordat de overheid en de luchtvaartsector een rookgordijn opwerpen van onnavolgbare geluidsmodellen, flexibele wetgeving en een gemasseerde werkelijkheid.

In de dertig jaar na de belofte dat de hinder niet zou toenemen groeide Schiphol hard: van 240.000 vluchten per jaar in 1992 naar bijna een half miljoen in 2019, het jaar voor de coronadip. Een verdubbeling. Het is de op twee na grootste luchthaven van Europa - alleen het Londense Heathrow en Charles de Gaulle bij Parijs zijn drukker.

En de geluidshinder? Volgens cijfers van Schiphol blijft die al jaren ruim onder de wettelijke grenzen.

In werkelijkheid is het aantal emstig gehinderden tussen 2004 en 2018 met zo'n 60 procent gegroeid, blijkt uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ruim tweehonderdduizend mensen zijn door het vliegverkeer blootgesteld aan een geluidsniveau dat volgens de Wereldgezondheidsorganisatie kan leiden tot gezondheidsklachten zoals hartziekten.

Het lukt mensen die last hebben van de geluidsoverlast niet om langer dan gemiddeld ongeveer vijf uur per nacht te slapen. Ze zijn chronisch moe of geirriteerd, hebben last van psychische problemen, stress en hoofdpijn. En ze maken zich zorgen om hun kinderen, die 's avonds moeilijk in slaap komen.

200.000 mensen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau dat kan leiden tot gezondheidsklachten

In een vemietigende uitspraak bepaalde de rechtbank Den Haag vorig jaar dat „het belang van omwonenden stelselmatig ondergeschikt is geweest aan dat van de luchtvaart". Opeenvolgende kabinetten hebben „al bijna anderhalf decennium eigen regelgeving niet gehandhaafd ten koste van omwonenden". Mn een „zeer grote groep van de ernstig gehinderden en slaapverstoorden" bieden de regels „in het geheel geen praktische en effectieve rechtsbescherming". De bescherming tegen geluid is „een papieren werkelijkheid [...] die ver afstaat van de feitelijke situatie".


Limmen
15 km
10 km
5 km
0 km
Polderbaan
Schiphol

Hans van Willenswaard heeft thuis altijd de radio aan. Zolang hij de ramen en deuren hermetisch sluit, creeert hij zo de illusie dat hij de baas is over zijn omgevingsgeluid. In werkelijkheid is het omgekeerde het geval.

Toen Van Willenswaard en zijn vrouw in 2022 naar Limmen verhuisden, hadden ze voor de zekerheid bij buren geinformeerd: hoe erg was het vliegtuiglawaai eigenlijk? Viel best mee, zeiden zij: of en toe een halfuurtje druk, dan weer rustig.

Het eerste jaar leek hun droom uitgekomen - ze werden verliefd op het huis, dat precies de ruimte en rust bood die zij bij hun verhuizing uit Amsterdam hadden opgezocht. Maar in 2023 werd alles anders: opeens vlogen honderden vliegtuigen per dag op vijf- of zeshonderd meter over. 's Nachts kwam er iedere tien minuten een vliegtuig voorbij, hij werd moe wakker.

Uit een enquete van een Limmens bewonerscollectief bleek dat volgens 90 procent van de ondervraagden de hinder oink was toegenomen en nu de hele dag duurde; 70 procent zei sinds kort 's nachts wakker to liggen van vliegtuiglawaai.

Van Willenswaard begrijpt er nets van. Het dorp ligt tegen de duinen van Noord-Holland, op 25 kilometer van de Polderbaan. Waarom loopt de vliegroute nu ineens over het dorp? Waarom moet er zo ver van de landingsbaan al zo laag worden gevlogen?

Op zijn eetkamertafel heeft Van Willenswaard de resultaten van die vruchteloze zoektocht naar antwoorden uitgespreid. Brieven van en aan de gemeente en de luchtverkeersleiding, meldingen bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, onderzoeken van de regionale omgevingsdiensten en andere rapporten. Pagina's-lange lijsten van vliegtuigen die overvliegen.

Het meest recente rapport: een bestuurlijk plan van negen gemeenten in de regio. Daarin staat dat ze de komende jaren willen streven naar minder overlast in de nacht, met „een aaneengesloten periode van rust van ten minste 5 uur". uur!", zegt Van Willenswaard. „Dat is toch bizarr

Hij was nalef, zegt hij. „Ik dacht: als je klachten kenbaar maakt gebeurt er wel wat. We gebruiken nooit een vloekwoord, gaan altijd netj es in gesprek, maar het levert helemaal niks op:'

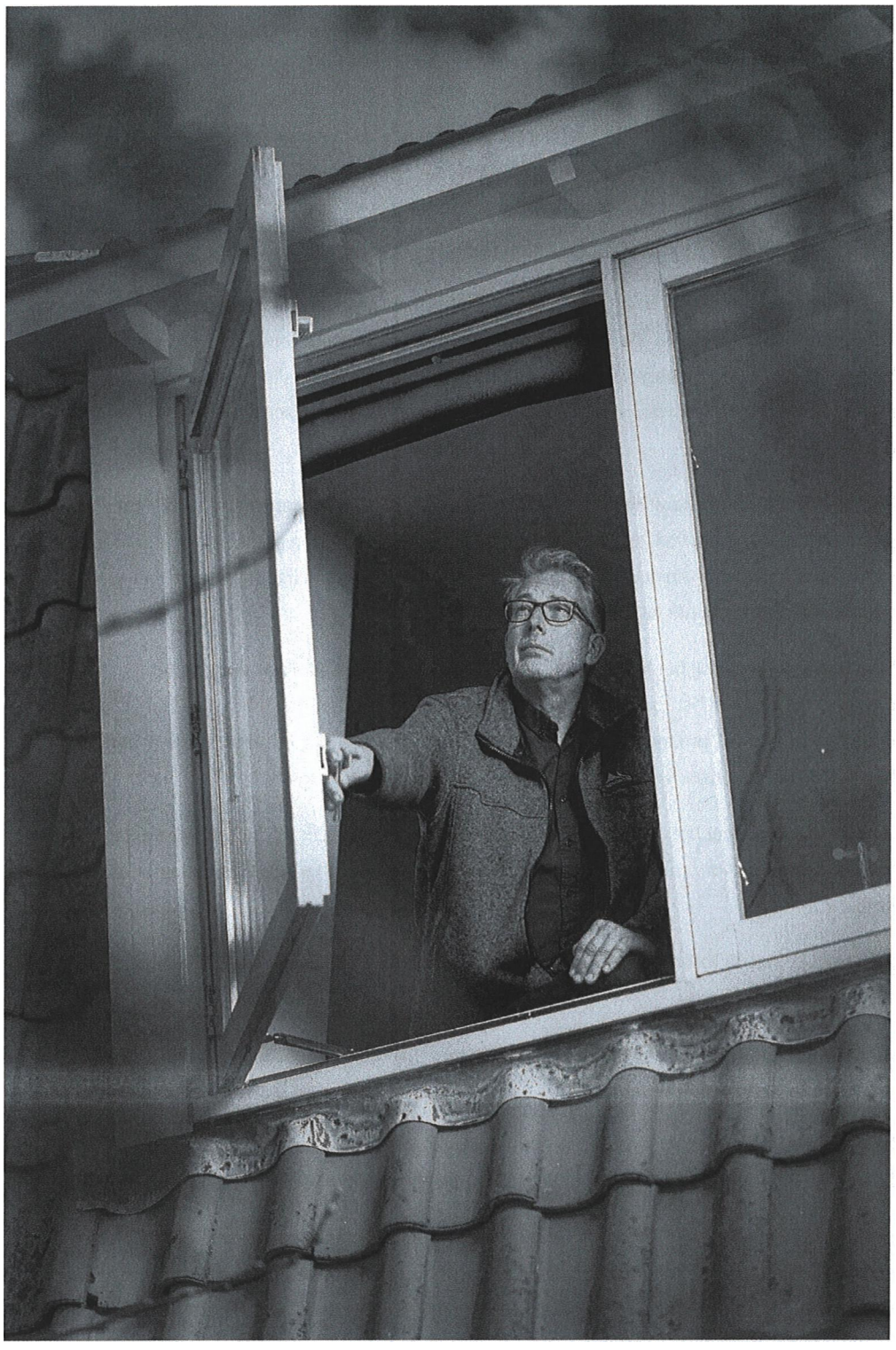


Foto Olivier Middendorp

99

Het is dubbel verraad:• op papier heb je meegewerkt, ben je 'gehoord. Maar er wordt niks mee gedaan

Hans van Willenswaard

Als de wind uit het westen komt, vlucht hij naar een caravan op een vakantiepark in Schoorl.

Iedereen in de omgeving van Schiphol heeft zijn eigen voorbeeld van de onvoorspelbaarheid van de geluidshinder. Inwoners van Kudelstaart hebben sinds enkele jaren meer hinder omdat bewoners in Leimuiden klaagden en de vliegroute vervolgens werd verlegd. In Akersloot hebben ze meer geluidsoverlast omdat vliegtuigen sinds kort om Uitgeest heen vliegen. Ze worden tegen elkaar uitgespeeld, zeggen omwonenden.

En ze kunnen er niets aan doen, omdat ze geen individueel recht op bescherming hebben dat ze bij de rechtbank kunnen opeisen. Alle regels over geluidshinder zijn 'per saldo' - gehinderden mogen tegenover elkaar worden weggestreept. Je eigen recht gaat dus altijd ten koste van dat van een ander. Het is alsof er wordt gezegd dat het prima is dat je huis overstroomt, omdat er op een andere plek huizen beschermd worden tegen wateroverlast.

Een informatiemarkt zonder informatie

Eind maart 2025 loopt Jan Edens rond in bowlingcentrum Claus in Hoofddorp, op zoek naar antwoorden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een zaaltje afgehuurd voor een 'Informatiemarkt Luchtruhnherziening'. Het luchtruim wordt anders ingedeeld, om meer ruimte te maken voor Schiphol en voor militaire oefenvluchten. Dat betekent schuiven met vliegroutes, en dus met geluid.

Edens heeft maar een vraag. Een paar weken eerder heeft het ministerie een kaartje met vlekken gepubliceerd. Een blauwe vlek betekent meer geluidsoverlast, groen betekent minder hinder. Oegstgeest, een plaats ten noorden van Leiden, waar Edens woont, ligt onder een blauwe vlek. Maar hoeveel slechter het wordt, dat is hem onduidelijk.

De jonge ambtenaar bij het kraampje 'Geluid- en Milieueffecten' kan zijn vragen niet beantwoorden. „Ik heb me alleen ingelezen over Hoofddorp", verontschuldigt ze zich. „Oegstgeest is een beetje blauw", probeert ze. „Een beetje blauw is heel veel herrie", zegt Edens. Wat doet de blauwe vlek met hem, wil de Oegstgeester weten.

„Het kaartje gaat over het algemene plaatje", zegt de ambtenaar. „Ik wOon hier", probeert Edens. „Ik wil weten wat het voor mij betekent. Wat wordt er gedaan voor mensen die meer geluidsoverlast krijgen?"

„Dat weet ik niet, ik kan alleen iets zeggen over dit plaatje", zegt ze, wijzend naar de kaart met vlekken.

„Die ratelt gewoon haar verhaaltje af", zegt Edens gefrustreerd als hij wegloopt.

Een ministerievoorlichter verliest intussen de verslaggever liefst niet uit het oog. Hij erkent dat bewoners op veel vragen geen goed antwoord krijgen. Maar, zegt hij, wijzend naar een volgend kraampje: „Dadr moet je gaan kijken. Dat is eigenlijk een heel positief verhaal."

Het kraampje heet 'Hoger Naderen' - precies waar Van Willenswaard en andere omwonenden al jaren om vragen. Bij dit kraampje staan plaatjes van hoe vliegtuigen nu nog in een 'treintje' laag naar Schiphol toevliegen. Dicht op elkaar, zodat er meer vliegtuigen per uur kunnen landen. Hoe drukker het is, hoe langer het treintje en hoe verder van de landingsbaan de vliegtuigen al laag in de lucht hangen.

Dat is waarom in Limmen, op 25 kilometer van de luchthaven, vliegtuigen vaak op zeshonderd meter laag overvliegen. Bewoners van Alkmaar tot Oegstgeest hebben hier last van, maar ze kunnen er niets tegen doen. Zelfs de inspectie kan niet ingrijpen - de marges in de wet zijn zo ruim dat de ILT vrijwel nooit een boete oplegt voor te laag vliegen.

Hoe drukker het is, hoe verder van de landingsbaan de vliegtuigen al laag in de lucht hangen

Bij het kraampje hangt ook een plaatje van hoe het in de toekomst zou kunnen, met vliegtuigen die pas kort voor de landing in een geluidsarme glijvlucht de daling inzetten. Het is een idee waar

luchthaven en overheid al jaren mee schermen, maar waar bewoners nauwelijks iets van merken. Stiller dalen is al dertig jaar technisch mogelijk, maar past niet bij de belangen van de luchtvaartsector. Stiller dalen „zou leiden tot een fors verlies aan *connectivity* en kwaliteit van overstapverbindingen en daarmee tot grote schade voor het netwerk van met name KLM en partners", staat in een rapport van Schiphol uit 2008.

Binnenskamers zijn ambtenaren dan ook sceptisch over de winst die wordt toegerekend aan deze stillere vliegtechniek. „Effecten zijn erg onzeker", staat in een memo. Er zijn „onvoldoende argumenten opgenomen waardoor dit zou verbeteren". Een andere ambtenaar waarschuwt dat „verwachtingenmanagement" belangrijk is, omdat het stillere dalen niet valt of to dwingen.

„Het is een rekentruc", zegt hoogleraar risicomanagement Ben Ale, die ruim dertig jaar lang de milieueffecten van Schiphol onderzocht. „Er wordt heel veel winst aan toegerekend, maar in de praktijk werkt het niet. De luchtverkeersleiding verdict het to doen, want dat kost capaciteit."

Oude bondgenoten tegenover ellGar

In de rechtbank in Haarlem, op een zonnige maandagochtend in april, staat de wereld van de Schipholhinder op zijn kop. Luchtvaartmaatschappijen hebben de staat aangeklaagd - diezelfde staat die al jarenlang hun belangrijkste bondgenoot is.

Minister Madlener, die na zijn aantreden vorig jaar van KLM een modelvliegtuig met de naam 'Barry' kreeg en sindsdien minstens veertien verschillende overleggen met de directeur van KLM had, wil voor het eerst in jaren een maximumaantal vluchten in de wet vastleggen. Weliswaar een flink hoger aantal dan zijn voorganger Harbers wilde, maar toch. Het is een begrenzing van groeiruimte die de sector absoluut niet ziet zitten.

Dus staan de partijen tegenover elkaar. Volgens de advocaten van de luchtvaartmaatschappijen leidt het voorgenomen plafond tot „onomkeerbare schade" die de sector „in het hart" treft. Bovendien mag de staat niet zomaar het aantal vluchten beperken, bepleiten zij. Na jarenlang gedogen mogen de luchtvaartmaatschappijen er inmiddels op rekenen dat ze recht hebben op dat hoge aantal vluchten, vinden zij.



Aalsmeerderdijk, landende vliegtuigen op de Aalsmeerbaan.

Olivier Middendorp

Het gedogen heeft de luchtvaartmaatschappijen een krachtig wapen in handen gegeven. Bij elke poging hun groeiruimte te beperken zwaaien zij nu met „historische rechten" die de staat niet zomaar mag afpakken. Zelfs wanner de inspectie overtredingen probeert aan te pakken, bepleit de sector dat dit niet mag vanwege die „historische rechten", blijkt uit interne stukken. Zo heeft de staat zijn eigen monster gecreëerd.

Toen minister Harbers drie jaar geleden aankondigde dat hij het aantal vluchten wilde terugbrengen naar 460.000 - grofweg het aantal dat binnen de huidige wet is toegestaan - spanden tien luchtvaartmaatschappijen en twee belangenorganisaties ook al een kort geding aan. De Hoge Raad gaf de sector vorig jaar gelijk. De minister moest eerst een uitgebreide procedure bij de Europese Commissie doorlopen en onderzoeken of er altematieven zijn om de hinder te verminderen. Pas daama zou hij het aantal vluchten mogen verminderen.

De luchtvaartmaatschappijen voerden ook via de Verenigde Staten druk uit op Den Haag om de plannen in te trekken. Begin 2023 kwamen op het ministerie meerdere dwingende brieven binnen van het Amerikaanse Department of Transportation, dat dreigde landingsrechten voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in te trekken als Amerikaanse maatschappijen minder vaak zouden mogen vliegen op Schiphol. Geen loze dreiging, schatten ambtenaren in. De kans op „retaliate" (vergelding) vanuit de VS is „zeer groot". „Hier komt een stukje powerplay bij kijken", schrijft een ambtenaar in een interne notitie.

Luchtvaartmaatschappijen voerden daamaast een stevige Europese lobby om de Nederlandse plannen van tafel te vegen. Met succes: in november 2023 stuurde de Eurocommissaris het kabinet een dwingende brief waarin zij Harbers „dringend" opriep om de plannen bij te stellen. Anders dreigde een inbreukprocedure uit Brussel, schreef zij.

Dat die mogelijkheid bestaat, is het gevolg van wetgeving en verdragen die de afgelopen twintig jaar zijn ingevoerd om de belangen van de luchtvaart te beschermen. Europa tekende in 2007 bijvoorbeeld het 'Open Skies-verdrag' met de Verenigde Staten. Het doel: „minimale overheidsbemoeienis en regulering" voor de luchtvaartsector. In 2014 kwam daar een Europese verordening bovenop die de mogelijkheden van overheden beknot om geluidsoverlast van de luchtvaart aan te pakken.

Deze regels plaatsen de luchtvaartsector in een zeer gunstige positie, zegt hoogleraar intemationaal en Europees recht Henri de Waele van de Radboud Universiteit in Nijmegen. Bij hun vaststelling is „uitbundig de ruimte geweest" voor lobby van luchtvaartmaatschappijen, zegt hij. „Zozeer zelfs dat het die verdragen een beetje dubieus maakt, omdat er zo weinig aandacht was voor de gevolgen voor mensenrechten en milieu:'

Harbers voelde zich na de Brusselse interventie verplicht zijn plannen uit te stellen, en Madlener zette er een streep doorheen. Voor Hans van Willenswaard uit Limmen was dat „een enorme klap in het gezicht". Tot dat moment had hij gedacht: „Eindelijk druppelt het door, eindelijk is er een kentering. Maar nee dust'

In de rechtszaal kwamen de luchtvaartmaatschappijen niet verder: de civiele rechter verklaarde ze niet ontvankelijk, de maatschappijen moeten naar de bestuursrechter gaan. Maar nog geen maand later bood minister Madlener alweer een opening voor verdere groei. Hij zwakte de plannen voor het terugdringen van geluidsoverlast of - opnieuw met een rekentruc.

En de omwonenden, die snakken naar verlichting, naar een beetje rust? Volgens Madlener kunnen mensen die 'panisch' worden van de geluidsoverlast maar beter verhuizen, zei hij in januari tegen het vakblad *Luchtvaartnieuws*.

Hans van Willenswaard is moe van zijn eigen radio, van het vluchten naar zijn caravan. Hij heeft een makelaar gebeld voor een huisbezichtiging in Avenhom. ‚Waarom wordt er met gewoon geluisterd? Je kan van alles voorstellen, maar uiteindelijk verdwijnt het allemaal in de prullenbak. Het is dubbel verraad: op papier heb je meegewerkt, ben je 'gehoord'. Maar er wordt niks mee gedaan. Alle tijd en energie is voor niks geweest. lk voel me gebruikt."

Reageren? onderzoek@nrc.n1

Let op: onderstaande video bevat (bard) geluid

Vliegtuig vliegt kort voor de landing op Schiphol over woningen aan de Aalsmeerderdijk, Oude Meer.
Video Olivier Middendorp

Over dit artikel

NRC putte **voor dit onderzoek uit rapporten over de luchtvaartsector en geluidshinder en uit duizenden pagina's interne documenten van meerdere ministeries die de afgelopen jaren zijn vrijgegeven dankzij ruim 35 WOO-verzoeken (Wet open overheid) van verschillende belangenorganisaties en media.**

NRC raadpleegde in het Nationaal Archief de notulen van de ministerraad uit de jaren negentig en begin deze eeuw en onderzocht daar ambtelijke dossiers van betrokken departementen. Daarnaast kreeg NRC de beschikking over het prive-archief van professor Ben Ale.

De verslaggevers spraken met bewoners die overlast hebben van Schiphol en kregen via hen inzage in vluchtaantallen en correspondentie met overheden en bedrijven. NRC interviewde ambtenaren, onderzoekers en omwonenden die bij de politieke besluitvorming betrokken waren en hield in mei interviews met Schiphol en KLM.

Waar in dit artikel wordt gesproken over decibellen gaat het om dB(A) Lden, de maat voor jaarlijkse geluidsbelasting die ook in wet- en regelgeving wordt gebruikt.

Peactie Ministerie van Infrastructuur en **Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigt in een reactie dat de gelijkwaardigheidscriteria meermaals zijn „geactualiseerd", maar stelt dat hierbij ,,niet meer ruimte [is] geschapen voor de ontwikkeling van de luchthaven. Doel van de wijzigingen is altijd geweest het werkelijke gebruik van de luchthaven zo goed mogelijk te vervatten in de invoergegevens en niet om zoveel mogelijk ruimte te scheppen voor meer vliegtuigbewegingen."

Meer

Reactio. Schiphol

Schiphol stelt dat de geluidsbelasting rond de luchthaven al jaren afneemt — hoewel op sommige plekken die verbetering niet heel groot is, zoals bij Aalsmeer en Uithoorn. Wel erkent de luchthaven dat in de bepaling daarvan de vliegfrequentie niet als aparte hinderfactor wordt meegenomen, terwijl mensen daarvan wel hinder ervaren.

Meer

Reactie **KLM**

KLM erkent dat de groei van het aantal vluchten in bepaalde regio's veel sterker is geweest dan in andere regio's met als gevoig lokaal meer hinder, maar zegt dat die dankzij het systeem van preferent vliegen zo beperkt mogelijk is. Bovendien vermindert volgens KLM de hinder door de inzet van nieuwe, stillere vliegtuigen.

Meer

Reactie **Hans Alders**

Hans Alders schrijft in een reactie dat ,,steeds duidelijk is geweest" dat de groei van het aantal vliegtuigbewegingen dat aan de Alderstafer werd afgesproken Jou leiden tot meer hinder", en dat de mogelijkheden die te beperken „begrensd waren". Alders weerspreekt dat de bewonerscollectieven die zich achter zijn voorstellen schaarden geen goede afspiegeling waren van de totale groep van omwonenden.

Meer

Reactie Luchtverkeersleiding

De Luchtverkeersleiding „herkent zich niet in het beeld dat vliegroutes zomaar verplaatst worden zonder dat omwonenden daarvan op de hoogte zijn gesteld". ,,Aanpassingen in het luchtruim of de routes worden gedaan vanuit het oogpunt hinderbeperkingen en verdere vergroting van de vliegveiligheid. Dit gebeurt nadat de omgeving als een van de betrokken partijen bij de veranderingen zijn betrokken."

De Luchtverkeersleiding laat weten dat het vliegtuigen „waar mogelijk" de opdracht geeft stiller te dalen, maar dat dit alleen gebeurt zolang het geen gevolgen heeft voor de capaciteit.

Reactie **Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)**

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) zegt te snappen dat sommige antwoorden voor *een* leek moeilijk te begrijpen zijn, maar zegt zo specifiek en transparant mogelijk aan te geven waarom voor een bepaalde start- of landingsbaan wordt gekozen. BAS heeft vorig jaar een klankbordgroep opgezet met omwonenden en de voorbeelden uit dit artikel zullen gebruikt worden om de beantwoording van vragen te verbeteren, laat BAS weten.

Reacties **Negen gemeenten, waaronder Castricum**

De negen gemeenten, waaronder Castricum, die het bestuurlijke plan schreven waarin zij streven naar vijf uur stilte in de nacht, laten weten dat zij hebben gekozen voor een doel dat „haalbaar lijkt en niet leidt tot extra hinder in de randen van de nacht en [dat] ook vanuit de sector gesteund zou kunnen worden".

Aan deze productie werkten **mee**

Tekst: Karlijn Kuijpers en Derk Stokmans
Graphics en animatie: Pepijn Barnard, Roland Blokhuizen en Roos Liefting
Fotografie en video: Olivier Middendorp
Fotoredactie: Heleen Peeters, Anouk Bouten en Raffaella Huizinga
Vormgeving: Jet Peters, Robin Hernan, Lars Zuidweg, Sanne van Griensven
Coordinatie: Wubby Luyendijk en Tom Wientjes
Eindredactie: Anna Vossers en Ward op den Brouw

Een versie van dit artikel verscheen ook in de krant van 24 mei 2025.

Delen Mail de redactie

LUCHTVAART Volg

Straaljagers op Lelystad wil het kabinet wel, maar die vakantievluchten hebben nu geen politieke steun

1 dag geleden



Voorlopige schikking in fraudezaak tussen Boeing en Amerikaanse Justitie
24 mei 2025



nrc>

NRC

Over ons
Werken bij
Auteursrecht
Privacy
Leveringsvoorwaarden
NRC Code
Onze app
Archief
Adverteren
E-book

Mijn NRC

Neem een abonnement
Inloggen
Account aanmaken
Digitale krant
Mijn leeslijst
Mijn abonnementen
The New York Times
Service & bezorging
Nieuwsbrieven
Privacyvoorkeuren

Contact

Redactie
Opinieredactie
De ombudsman
Colofon
AdSales
Klantenservice
Familieberichten

NRC-websites

Mediahuis NRC
NRC Corriere
NRC Webwinkel
NRC Lezersfonds