

Domper voor Schiphol-omwonenden: luchthaven lobbyt in Den Haag tegen nachtsluiting

Ashwant Nandram



*Schiphol in de avonduren. De luchthaven maakt al ruim tien jaar meer herrie dan toegestaan.*Getty

is economieverslaggever en specialist luchtvaart en spoorwegen.

13 januari 2026, 05:00Leestijd 3 min

Schiphol ligt al jaren onder een vergrootglas. De luchthaven is uitgegroeid tot een van de grootste luchthavens van Europa, maar maakt ondertussen al ruim tien jaar meer herrie dan wettelijk is toegestaan. Dit tot weerzin van omwonenden, die aanhoudend rechtszaken aanspanden tegen de staat. Het noopte het kabinet in 2022 tot het opzienbarende besluit om Schiphol te laten krimpen.

De Schiphol-directie zelf koos een jaar later, in 2023, voor het eerst ondubbelzinnig de kant van bewoners. Het lanceerde het zogenoemde [achtpuntenplan](#), met daarin onder meer een verbod op privéjets en nachtluchten. Tussen middernacht en 5.00 uur zou er niet meer mogen worden gevlogen. ‘We kunnen omwonenden niet jarenlang vragen alleen maar offers te brengen ten behoeve van andere belangen’, zei toenmalig topman [Ruud Sondag](#), onder meer doelend op financiële belangen.

Inmiddels leidt Pieter van Oord de luchthaven. Hij werkte voor zijn komst decennialang binnen het

Rotterdamse baggerbedrijf Van Oord. Onder zijn leiding blijkt Schiphol achter de schermen nu juist tegen een nachtsluiting te lobbyen. Zo verstuurde Schiphol samen met onder meer KLM een brief naar de formerende partijen. De ondertekenaars keren zich daarin tegen een '[verdere nachtsluiting](#)'. De brief werd in december verstuurd, maar is tot nu toe onopgemerkt gebleven.

Ander beleid

Het werd al eerder duidelijk dat Schiphol weer meer omkijkt naar de noden van vliegmaatschappijen, en minder naar die van omwonenden of het milieu. Zo meent Van Oord dat de geluidshinder van vliegtuigen wel meevalt. 'De mensen die niet happy zijn met Schiphol [wonen in Drenthe](#).' Ook is hij tegen de afstandsafhankelijke vliegtaks, een maatregel die vervuilendere vluchten zwaarder belast.

Een Schiphol-woordvoerder erkent maandag dat Schiphol nu inderdaad weer tegen de nachtsluiting is. 'We zijn iets opgeschoven en zitten er minder principieel in.' Het invoeren van een nachtsluiting zal een paar jaar duren en vereist groen licht uit Brussel, stelt hij. 'Dat zal tot langdurige onzekerheid leiden. Dat vinden wij onwenselijk en risicovol.'

De woordvoerder benadrukt dat Schiphol niets wilde verhullen. 'We hadden er inderdaad een persbericht aan kunnen wijden. Maar het is geen geheim, ook niet voor onze aandeelhouders.'

De gemeente Amsterdam, voor 20 procent aandeelhouder van Schiphol, weerspreekt dat. 'Ik heb maandagochtend nog met Pieter van Oord gesproken', zegt wethouder Hester van Buren, 'en tegen mij wordt constant gezegd: wij gaan niet over het wel of niet invoeren van zo'n nachtsluiting. Dat Schiphol nu tegen de nachtsluiting lobbyt, verbaast mij dus.'

Brief Amsterdam

Amsterdam stuurde maandag, samen met zestien andere gemeenten, zelf een brief naar de formerende partijen. De gemeenten, waar in totaal zo'n 1,8 miljoen mensen wonen, vragen het nieuwe kabinet om een nachtsluiting.

Dat Schiphol zich tegen de nachtsluiting heeft gekeerd, is ook tegen het zere been van Khadija Arib, voorzitter van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), die de belangen van omwonenden behartigt. 'Bij onze kennismaking met Van Oord benadrukte hij dat het achtpuntenplan niet van tafel is. Nu blijkt dat ze toch op de oude voet verder willen. Terwijl een structureel slechte nachtrust grote gevolgen heeft voor de gezondheid.'

Of de lobby van de luchtvaartsector zin heeft, moet nog blijken. De formerende partijen verschillen nogal van mening. In de verkiezingsprogramma's toonden D66 en CDA zich kritisch op de luchtvaart. Geluidsoverlast van Schiphol moest '[serieus](#)' worden genomen (aldus D66) en de luchtvaart moet 'in harmonie komen met [mens en milieu](#)' (CDA). De VVD nam het diametraal tegenovergestelde standpunt in. Die partij wil dat de luchtvaart '[weer kan bloeien en groeien](#)', en beloofde zich in te spannen 'dat er geen nachtsluiting komt voor Schiphol'.

Nieuwe domper

Dat Schiphol tegen een nachtsluiting lobbyt, is niet het enige slechte nieuws dat omwonenden hebben moeten incasseren. In zijn bewindsperiode heeft voormalig minister Barry Madlener (Infrastructuur en Waterstaat, PVV) twee besluiten genomen, ten faveure van de luchtvaartsector.

Hij zwakte de krimp van Schiphol af naar maximaal [478 duizend vluchten per jaar](#). Dat deed hij om de vliegmaatschappijen tegemoet te komen, zei hij toen. ‘De luchtvaart is [geen makkelijke business](#), ze kopen voor miljarden euro’s aan dure nieuwe toestellen.’

Daarna onthulde *de Volkskrant* dat Madlener ook een [cruciale zin](#) uit het krimpplan heeft geschrapt. Dat betekent dat de overheid niet langer eist dat het geluid elk jaar een beetje minder wordt. Daardoor kan de luchtvaartsector weer sneller groeien.

Help ons door uw ervaring te delen:

Lees ook

Geselecteerd door de redactie