

De erfenis van Madlener: hoe de luchtvaartlobby het won van de omwonenden

Karlijn Kuijpers, Derk Stokmans

„Rechte rug nodig”, schrijft een luchtvaartambtenaar halverwege november 2024 aan minister Barry Madlener (Infrastructuur en Waterstaat, PVV).

Het zijn chaotische weken. De minister moet nog voor Kerst besluiten hoeveel vluchten hij jaarlijks op Schiphol wil toestaan. Eigenlijk wil Madlener „de blauwe zwaan”, zoals hij KLM graag [noemt](#), ongehinderd laten vliegen. Wie last heeft van vliegtuiggeluid, zegt de oud-makelaar, moet maar verhuizen.

Maar het kabinet heeft omwonenden beloofd dat de geluidsoverlast van de luchthaven zo snel mogelijk met 20 procent omlaag gaat. De berekeningen, die bepalen voor hoeveel vluchten er dan nog ruimte is, zijn net binnen en zijn slecht nieuws voor de luchtvaartsector. Schiphol moet krimpen.

„Sector zal u vol onder druk zetten”, waarschuwen de ambtenaren, die weten dat hun minister vrijwel dagelijks contact heeft met de directeurs van KLM en Schiphol. Maar, benadrukken ze: „De uitkomst is de uitkomst.” Toch meer vluchten op Schiphol toestaan omdat de berekeningen niet bevallen, is „geen consistent verhaal” en slecht voor het vertrouwen van burgers in de politiek.

Toch is dat precies wat Madlener doet.

Vanaf het moment dat hij op 2 juli 2024 aantreedt weten de directeurs van KLM en Schiphol in tientallen ontmoetingen, lange telefoongesprekken en door soms intensief mail- en appverkeer de minister te overtuigen om de berekeningen zo aan te passen dat Schiphol niet hoeft te krimpen. Documenten die zijn vrijgegeven na een beroep op de Wet Open Overheid tonen hoe de sector – buiten het zicht van politiek of omwonenden – het luchtvaartbeleid stuurt.

Madlener wil dat zijn ambtenaren door blijven rekenen totdat het door hem gewenste aantal vluchten eruit komt. Hij draagt de ambtenaren op akkoord te gaan met berekeningen die volgens hen onrealistisch gunstig zijn voor de luchthaven en bescherming voor omwonenden suggereert die er niet is. Wanneer de berekeningen ondanks het gesleutel niet uitkomen op het aantal vluchten dat hem zint, komt Madlener met een niet onderbouwd hoger getal.

De erfenis van Madlener is nu, anderhalf jaar later, vastgelegd in het regeerakkoord van het kabinet-Jetten. De volgens ambtenaren luchtvaartvriendelijke berekeningen vormen de basis van nieuwe regels die moeten leiden tot het „herstel van de rechtsbescherming van omwonenden” tegen geluidsoverlast van Schiphol. De nieuwe Tweede Kamer moet er de komende maanden een besluit over nemen.

Wondermiddel

Jarenlang hebben opeenvolgende kabinetten Schiphol de ruimte gegeven. In innige samenwerking met de luchtvaartsector werden geluidsregels steeds verder opgerekt. Zo kon de luchthaven de afgelopen dertig jaar in omvang verdubbelen.

Al die tijd hielden kabinetten en de luchtvaartsector vol dat de geluidsbelasting voor omwonenden niet toenam. In werkelijkheid groeide het aantal ernstig gehinderden tussen 2004 en 2018 met zo'n 60 procent. Ruim [tweehonderdduizend mensen](#) worden blootgesteld aan een geluidsniveau dat gezondheidsklachten kan veroorzaken.

[Lees ook](#)

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



In 2022 lijkt er iets te veranderen. Madleners voorganger, VVD'er Mark Harbers, [erkent](#) dan wat omwonenden al jaren zeggen. De inzet van 'stillere' vliegtuigen – het wondermiddel van de luchtvaartsector – verergert het probleem.

Volgens de modellen die geluidsbelasting berekenen kun je veel meer vliegen als je lawaaiige toestellen vervangt door iets minder lawaaiige. Maar menselijke oren kunnen dat verschil nauwelijks horen. Wat omwonenden wel merken is dat er opeens veel meer vliegtuigen per dag overvliegen. En juist die vliegfrequentie is de grootste bron van hinder.

Alleen een krimp van Schiphol kan de overlast werkelijk verminderen, meldt Harbers in juni 2022 aan de Tweede Kamer. Hij besluit maximaal 440.000 vluchten op Schiphol toe te staan. Het aantal ernstig gehinderde omwonenden neemt dan met [20 procent](#) af, zodat Schiphol de 'mainport' kan blijven die Nederland volgens de zakenwereld [nodig](#) heeft.

Maar wie de luchtvaart aan banden wil leggen, moet langs bij de Europese Commissie voor een zogenoemde 'balanced approach'-procedure. Daar is Harbers op weerstand gestuit. De Europese regels bepalen, kort gezegd, dat je alleen minder mag vliegen als je alle andere geluidsbeperkende maatregelen hebt uitgeput. Ook bij de Europese Commissie lobbyt de luchtvaartsector intensief tegen de voorgenomen krimp. De commissie zet Harbers onder druk om zijn plannen af te zwakken.

Zo voelt Harbers zich gedwongen zijn krimpplannen deels los te laten. In mei 2024 meldt hij aan de Tweede Kamer dat hij toch meer vluchten wil toestaan, tussen de 460.000 en 470.000. De rest van de geluidsreductie moet weer komen van stillere vliegtuigen en minder nachtvluchten. Dat moet in 2025 al leiden tot maximaal 17 procent minder ernstig gehinderden, de resterende reductie volgt dan een jaar later.

En dan treedt Barry Madlener aan.

In het eerste halfjaar van zijn ministerschap, dat begon op 2 juli 2024, krikt hij het maximumaantal vluchten op tot 478.000. Met de 440.000 vluchten die zijn voorganger Harbers beloofde, zitten de start- en landingsbanen die het minste geluidsoverlast geven al vol. De vluchten die Madlener wil toestaan komen daardoor boven dichter bevolkt gebied.

In een hok

„Het was... bijzonder”, appt een hoge ambtenaar van Madlener aan collega's. Het is 10 juli 2024, de nieuwe minister is een week in functie. Direct na zijn aantreden heeft hij om een gesprek met KLM-directeur Marjan Rintel en Schiphol-directeur Pieter van Oord gevraagd, en dat gesprek is net afgelopen.

KLM en Schiphol hebben bij Madlener geklaagd dat het ministerie bij het berekenen van de beloofde geluidsreductie foute gegevens heeft gebruikt. Daardoor zijn de modellen uitgekomen op een te laag maximumaantal vluchten, zeggen zij, en dat is niet eerlijk.

Maar dat zijn helemaal geen fouten, vertellen de ambtenaren hun minister. De luchtvaartsector is het gewoon niet eens met de uitkomst van de berekeningen omdat ze leiden tot krimp. En dat willen ze tegenhouden.

Toch wil Madlener dat zijn ambtenaren er samen met de luchtvaartsector nóg eens naar kijken.

Het wordt een ingewikkelde zomer, appt de ambtenaar. „Heftig”, reageert een collega. „Met die partijen in een hok de weg naar voren bedenken klinkt als een uitdaging op inhoud en integriteit.” Hoe zorgen ze dat de belangen van andere partijen, zoals de omwonenden, ook aan bod komen?



De rechtbank in Den Haag concludeerde maart 2024 dat het belang van omwonenden al minstens vijftien jaar „stelselmatig ondergeschikt was geweest aan dat van de luchtvaart”.

Foto Olivier Middendorp

Hun minister heeft daar weinig interesse voor, schrijft een ambtenaar aan collega's in een appgroep. „Hij geeft aan dat bewoners nooit tevreden zullen zijn, maar dat hij steun van de sector wil hebben. Verhaal over *fair balance* [een eerlijke afweging tussen de belangen van omwonenden en luchthaven] landt niet.”

In de week die volgt zitten ambtenaren bijna dagelijks aan tafel met de luchtvaartsector, soms ook op Schiphol zelf. Daar blijkt hun vrees uit te komen.

Onder de gordel

Opnieuw proberen Schiphol en KLM om krimp tegen te houden met beloftes over stillere vliegtuigen. Zo klagen de bedrijven dat alle stillere vliegtuigen die KLM aanschaft zouden moeten meetellen in de geluidsreductie. Keer op keer leggen ambtenaren uit dat het zo niet zit: de politieke afspraak is om 20 procent geluidsreductie te realiseren *bovenop* de ‘autonome’ vernieuwing van de KLM-vloot.

Als je opeens toch besluit om die autonome vernieuwing mee te tellen, dan zwak je via een sluipteg de beloofde geluidsreductie af. Dat kan niet, vinden ambtenaren. Je moet wel consequent zijn.

Een andere klacht van de sector is dat het ministerie de effecten van ‘tariefdifferentiatie’ niet genoeg meeweegt. Schiphol zegt dat het de geluidsoverlast kan verminderen door hogere ‘havengelden’ te vragen voor lawaaiige vliegtuigen. Het idee is dat luchtvaartmaatschappijen dan met stillere toestellen naar Amsterdam vliegen.

KLM heeft zelf berekeningen laten maken waaruit blijkt dat deze hogere havengelden veel meer geluidsreductie opleveren dan het ministerie denkt. Maar die berekeningen kloppen niet, zien ambtenaren. Cruciale elementen die voor de sector nadelig zijn, ontbreken in de berekeningen, zoals de invloed van weersomstandigheden en het feit dat ook andere luchthavens hoge tarieven hebben.

„Alleen maar herhaling van zetten”, mailt een ambtenaar aan collega’s na weer een bijeenkomst met Schiphol en KLM. Steeds weer vallen de bedrijven de aannames en uitgangspunten van het ministerie aan, de integriteit van ambtenaren wordt „voortdurend in twijfel getrokken”, dat gaat „soms heel persoonlijk en soms ook ronduit onder de gordel”.





In de intensieve overleggen tussen Schiphol, KLM en ministerie blijven de bedrijven nieuwe voorstellen aandragen om de uitkomsten van de berekeningen gunstiger te maken

Foto Olivier Middendorp

Kwetsbaar

De ambtenaren hebben hun minister gewaarschuwd: dat de berekeningen van KLM niet kloppen, dat de beloofde geluidsreductie niet wordt gehaald als de minister met de sector meebeweegt en dat de intensieve bemoeienis van de luchtvaartsector de minister „kwetsbaar” maakt omdat de belangen van bewoners niet goed worden meegewogen.

Op 24 juli legt Madlener al die ambtelijke adviezen naast zich neer. In een gesprek met Rintel en Van Oord zegt de minister dat hij de „lijn van KLM” kiest.

Dat Madlener inhoudelijk iets anders wil dan zijn voorganger, begrijpen zijn ambtenaren. Het hoort bij hun werk om mee te bewegen als de politieke wind uit een andere hoek waait. Maar nu vraagt de minister om onrealistische aannames als feit te zien, wankelende voorspellingen voor waar aan te nemen om daarmee een gewenste uitkomst te onderbouwen. Dát kan niet, vinden ambtenaren.

„Minister zegt dat we (sic) verwachtingen hebben gewekt bij de sector door 470 [duizend vluchten per jaar] te noemen”, schrijft een ambtenaar. „Iedere uitkomst daaronder is voor hem niet acceptabel en (dan) moet er opnieuw gerekend worden.” Natuurlijk heeft de ambtenaar gezegd dat je niet door kunt blijven rekenen tot de uitkomst je bevalt. Maar of de minister luistert?

Op 19 augustus zijn de berekeningen binnen – uitgevoerd met aannames die volgens ambtenaren onrealistisch gunstig zijn voor de luchtvaartsector. Om in 2025 de beloofde daling van maximaal 17 procent van het aantal ernstig gehinderden te halen, mag Schiphol niet meer dan 475.000 vluchten verwerken. Wil je later op 20 procent uitkomen, dan moet het aantal vluchten nog verder naar beneden.

Daar heeft Madlener geen zin in, blijkt uit een „heel vervelend gesprek met M”, appt een ambtenaar aan collega’s. „Hij had ook met iemand gesproken vanochtend die zei dat het allemaal niet nodig was en het beter wist. Hij gaat in ieder geval niks doen voor die 3 procent.”

Dat is ook wat Madlener op 22 augustus zegt als hij weer eens met KLM-baas Marjan Rintel en Schiphol-baas Pieter van Oord aan tafel zit. De sector wordt al hard genoeg aangepakt, vindt de minister. Hij wil „rust in het dossier”, staat in het verslag van de bijeenkomst, en besluit de overgebleven 3 procent voorlopig niet in te vullen.

Toch zijn KLM en Schiphol niet tevreden. Ze eisen inzage in de berekeningen en pleiten voor uitstel.

Diezelfde dag [kopt](#) de website Luchtvaartnieuws „Herrie op het ministerie: topambtenaren manipuleren cijfers om krimp Schiphol door te drukken”. Een ambtenaar die het artikel in de groepsapp rondstuurt, schrijft wel te kunnen raden wie de bron is.

Kort daarna meldt de directeur-generaal luchtvaart zich ziek. De druk van de minister om de luchtvaartsector vrij baan te geven en de belangen van bewoners te negeren [is deze topambtenaar te veel geworden](#).

Puinhoop

Op dinsdag 27 augustus staat minister Madlener in een hangar op Schiphol. Hij is uitgenodigd voor de doop van de Koninginnepage. Dit nieuwe vliegtuig van KLM is stiller dankzij nieuwe motortypes en *sharklets*, opstaande verlengingen van de vliegtuigvleugels.

Terwijl Madlener zich op de blauwe loper laat fotograferen met de nieuwe Airbus, zijn z'n ambtenaren weer diep in de cijfers gedoken. De avond ervoor heeft het externe adviesbureau dat de berekeningen uitvoert laten weten dat die „instabiel” zijn en soms onverklaarbare resultaten opleveren. „Totale ramp”, appt een ambtenaar.

De ambtenaren weten niet wat ze meemaken, het is alsof hun collega's bij Economische Zaken de spreekbuis van de luchtvaartsector zijn geworden

KLM en Schiphol hebben in de week voorafgaand aan het feestje in de hangar de druk opgevoerd. Hoewel de krimpplannen van Harbers al bijna helemaal van tafel zijn, zien de bedrijven ruimte voor méér. KLM-directeur Rintel laat weten dat ze niet minder wil dan 483.000 vluchten per jaar en zegt op Radio 1 dat Madlener krimp „achter zich moet laten”.

De luchtvaartmaatschappijen schrijven brieven en mails aan premier Schoof en PVV-minister van Economische Zaken Dirk Beljaarts. Een mail van Schiphol waarin het de cijfers en deadline opnieuw in twijfel trekt, wordt door Economische Zaken integraal doorgestuurd aan de ambtenaren van Madlener, met de vraag erop te reageren.

De ambtenaren van Infrastructuur en Waterstaat weten niet wat ze meemaken, het is alsof hun collega's bij Economische Zaken de spreekbuis van de luchtvaartsector zijn geworden. „Wat een puinhoop” appt een ambtenaar. „Echt om bij te gaan zitten huilen. Zo kunnen we toch niet werken.”

Het rekenbureau laat weten dat het door al het gesleutel aan de cijfers nog weken kan duren voor de berekeningen stabiel zijn. Die tijd is er niet. Om in 2025 met de beloofde geluidsreductie te kunnen beginnen, moeten de berekeningen aan het eind van de week ingeleverd worden in Brussel. Nu er geen betrouwbare cijfers zijn, denken betrokken ambtenaren, is een kabinetsbesluit over het maximumaantal vluchten niet mogelijk.

Dat is voor het kabinet-Schoof geen bezwaar, blijkt op 30 augustus. „Vandaag heeft de MR in alle wijsheid toch besloten over de *balanced approach*”, appt een ambtenaar. „Totale verrassing om het zacht uit te drukken.” Madlener heeft tijdens de lunchpauze van de ministerraad met zijn ambtenaren gebeld en gezegd dat het kabinet een 'bandbreedte' van 475.000 tot 485.000 vluchten wil aanmelden in Brussel.

Het is wat de luchtvaartsector wil, maar de rekenkundige onderbouwing ontbreekt. Voor het aantal van 485.000 ontbreekt in de ambtelijke stukken een onderbouwing.





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?

Sleutelen

Na weken doorrekenen zijn er half november eindelijk stabiele cijfers. Ambtenaren hadden Madlener al gewaarschuwd dat er mogelijk slecht nieuws aankwam. Want Schiphol had bijvoorbeeld na klachten uit de luchtvaartsector haar voorstellen om stiller vliegen af te dwingen „sterk” afgezwakt. De maandenlange discussie over het effect van hogere havengelden was deels voor niets geweest.

Maar over de mogelijkheid dat de cijfers konden tegenvallen wilde de minister „absoluut niet” praten. „Want hij kon er toch niet aan denken dat de uitkomst anders zou zijn [dan de naar Brussel gestuurde cijfers]”, aptte een ambtenaar. „We weten nu al dat het over een paar weken gaat exploderen.”

Een perfecte voorspelling, blijkt zodra het definitieve resultaat van de berekeningen binnenkomt. Schiphol moet het volgens de berekeningen doen met maximaal 465.000 tot 470.000 vluchten. Dat zijn er 5.000 tot 20.000 minder dan wat Madlener in september zonder onderbouwing naar Brussel had gestuurd.

„HET IS NIET MOGELIJK TE SLEUTELEN AAN DEZE UITGANGSPUNTEN EN AANNAMES”, schrijven de ambtenaren in kapitalen in een presentatie waarmee ze de minister informeren. Ja, de sector zal er bovenop springen en weer klagen dat de berekeningen niet kloppen. Maar doorrekenen tot de uitkomst je bevalt is niet „zuiver”. Nu is die rechte rug nodig. Met deze uitkomst moet de minister het doen.

De bedrijven zien de overwinning uit de zomer door hun vingers glippen en reageren direct.

In tientallen app- en telefoongesprekken klaagt Schipholdirecteur Pieter van Oord bij Madlener over zijn ambtenaren, die volgens Van Oord „objectief” onjuiste berekeningen laten uitvoeren en weigeren mee te gaan met de voorstellen van Schiphol en KLM.

Het heeft effect, merken betrokken ambtenaren. Als Madlener weer eens vraagt waarom de ‘autonome vlootvernieuwing’ van KLM eigenlijk niet meetelt bij de berekeningen, verzucht een ambtenaar dat het al tien keer is uitgelegd. „Ik weet intussen echt niet meer wat we nou nog meer zouden moeten doen.”

Ik denk dat we de juiste stappen maken

Doelredenering

Op dinsdagavond 19 november 2024 is er topeverleg. Rintel en Van Oord vertellen Madlener wéér dat de ambtelijke aannames niet kloppen. Als een ambtenaar reageert dat de bedrijven die zomer zelf op die aannames hebben aangedrongen, zeggen KLM en Schiphol „zich niet in de uitspraak te herkennen”, meldt het verslag van de bijeenkomst.

Dan breekt de secretaris-generaal in. Hij is de hoogste ambtenaar van het ministerie en zegt dat hij er zelf bij zat toen Rintel en Van Oord zich committeerden aan de uitgangspunten. „Dat is een feit”, staat in de notulen die KLM later betwist.

Toch weten de bedrijven de minister na 2,5 uur om te praten. Ze spreken af toch weer te gaan rekenen, „met als doel om richting 483.000 te komen”, staat in een mail waarin een ambtenaar collega’s bijpraat. „1 grote doelredenering richting 483”, vat een ambtenaar het samen.

„Goede meeting gisteravond”, appt Schiphol-directeur Van Oord de volgende ochtend aan Madlener. „Ik denk dat we de juiste stappen maken.”

Weer ontvouwt zich hetzelfde patroon: de berekeningen moeten overhoop omdat Schiphol en KLM beweren dat ze niet deugen. Maar de informatie die de bedrijven aandragen om dat te onderbouwen is volgens de ambtenaren „wankel en niet gedegen”, schrijven ze aan de minister.

Schiphol komt met grote tabellen waarin precies staat op welke vluchten stillere vliegtuigen zullen komen, maar telt vluchten mee waar al stillere vliegtuigen worden gebruikt. De luchthaven schernt met een ‘belronde’ langs vliegtuigmaatschappijen waaruit zou blijken dat het ministerie te pessimistisch is over het gunstige effect van hogere havengelden op de geluidsoverlast. Maar wat in die gesprekken precies is beloofd, blijft vaag. Van Oord appt Madlener dat hij niet akkoord gaat met de ambtelijke kritiek. „Wij zijn de expert!”

Nieuwe voorstellen

In de dagelijkse overleggen blijven de bedrijven nieuwe voorstellen aandragen om de uitkomsten gunstiger te maken: ze kunnen lawaaiige vrachtluchten overdag inplannen in plaats van ’s nachts, vliegtuigen anders certificeren zodat ze als minder lawaaiig meetellen in de rekenmodellen of ze bij vertrek sneller laten stijgen zodat ze eerder de vleugelkleppen intrekken. Ambtenaren gaan met Schiphol en KLM tot in detail in discussie over EPNdB-marges, S4- en S5-categorieën, NADP2 en MTOW. Steeds trekken ze dezelfde conclusie: de voorstellen van de luchtvaartsector hebben alleen „een effect op papier”, zorgen niet voor minder overlast, of zijn niet af te dwingen.

Op 6 december 2024, als de ministerraad een besluit moet nemen, heeft Madlener zichzelf helemaal klemgezet. Ondanks het voortdurende gesleutel aan de berekeningen is de beloofde geluidsreductie alleen mogelijk bij maximaal 466.000 vluchten. Voor de luchtvaartsector die hij zo graag ter wille wilde zijn, is dat een onacceptabele uitkomst. Maar ook, zo

blijkt op het laatste moment, voor de Europese Commissie. Die laat informeel weten dat het maximumaantal vluchten (dat nu wel is onderbouwd) niet lager mag liggen dan de aantallen die Madlener drie maanden eerder bij de commissie had aangemeld, en die niet waren onderbouwd.

Steeds trekken de ambtenaren dezelfde conclusie: de voorstellen van de luchtvaartsector hebben alleen „een effect op papier”

Die door hemzelf veroorzaakte blokkade biedt de minister een uitvlucht waarmee hij de sector tegemoet kan komen: aan de Tweede Kamer meldt Madlener dat hij kiest voor 478.000 vluchten omdat lager van de Europese Commissie niet mag. De nevenschade is voor de omwonenden: met dat aantal vluchten blijft de afname van het aantal ernstig gehinderden steken op 15 procent. Over de laatste 5 procent is het kabinet „voornemens” later plannen te maken. De deadline van Harbers om uiterlijk 2026 twintig procent geluidsreductie te realiseren, is verdwenen.

Madlener verpakt het anders. Bewoners kunnen gerust zijn: de bijstelling doet „op geen enkele wijze afbreuk aan het geluidsdoel”, schrijft hij aan de Tweede Kamer.

Ontzettend klem

Op 3 juni 2025 blies PVV-leider Geert Wilders de coalitie op en trad Barry Madlener af. Hij was nog geen jaar minister, maar de erfenis die hij achterliet beheerst nog steeds het luchtvaartdossier.

Het kabinet zit „ontzettend klem” in een zelfgecreëerde ellende, vatte een ambtenaar de toestand samen tijdens een technische briefing over nieuwe luchtvaartwetgeving vorige maand in de Tweede Kamer. Zowat iedereen is in beroep gegaan tegen Madleners poging het maximum van 478.000 vluchten wettelijk vast te leggen. Niet alleen gemeenten rond Schiphol, natuurorganisaties en omwonenden, maar ook luchtvaartmaatschappijen, die ondanks alle tegemoetkomingen van Madlener ontevreden bleven. Die zaak loopt bij de Raad van State.

Dan is er nog de [uitspraak](#) van de rechtbank Den Haag. Die had in maart 2024 geconcludeerd dat het belang van omwonenden al minstens vijftien jaar „stelselmatig ondergeschikt was geweest aan dat van de luchtvaart”. De luchtvaartlobby had zoveel ruimte gekregen dat de overheid had gefaald in het beschermen van omwonenden. Volgens de rechtbank moest de staat binnen een jaar aan die situatie een einde maken, door de belangen nu wel eerlijk af te wegen en vervolgens op basis daarvan regels te maken om de bewoners te beschermen.

In januari 2026 stuurde het demissionaire kabinet-Schoof een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) naar de Kamer. Dit zou de rechtsbescherming van omwonenden eindelijk goed regelen.

[Lees ook](#)

[Omwonenden van Schiphol zouden na jaren wachten bescherming krijgen tegen de almaar toenemende overlast. Alleen de wet blijkt ‘niet uitvoerbaar’](#)



Maar het fundament van dat besluit zijn de 478.000 vluchten van Madlener – een aantal dat ook in het coalitieakkoord van het kabinet-Jetten is vastgelegd. Het is een aantal dat volgens ambtenaren tot stand kwam door keer op keer tegemoet te komen aan de wensen van de luchtvaart – ten koste van omwonenden. En dat alleen kon worden gehaald door een kwart van de beloofde geluidsreductie voor omwonenden te schrappen.

Correctie (7 maart 2026 om 15.09 uur): In een eerdere versie van dit artikel stond dat Wilders op 23 juni 2025 de coalitie

opblies. Dat gebeurde op 3 juni.