

Position Paper nachtsluiting Schiphol

Inleiding

Nachtvluchten op Schiphol veroorzaken zware geluidsoverlast en verstoren de slaap van duizenden omwonenden. In 2024 vonden er maandelijks gemiddeld meer dan 2400 nachtelijke vliegbewegingen plaats tussen 23:00 en 07:00.¹ Het geluid van een vliegtuig kan oplopen tot 80 decibel, vergelijkbaar met een voorbijrazende trein. Niet voor niets tellen nachtvluchten tien keer zo zwaar mee in de geluidsbelasting als een vlucht op de dag.² Langdurige blootstelling aan dit geluid leidt tot slaapproblemen, verhoogde stress en gezondheidsrisico's. Om deze impact te verminderen, zijn maatregelen nodig die de nachtrust van bewoners effectief beschermen.

Daarom pleiten de gemeenten Aalsmeer, Amsterdam, Beverwijk, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Kaag en Braassem, Landsmeer, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Uitgeest, Wormerland en Zaanstad gezamenlijk voor een nachtsluiting van Schiphol tussen 23:00 en 07:00 uur. Wij zijn ervan overtuigd dat een dergelijke maatregel de balans tussen luchthaven Schiphol en haar omgeving zal herstellen en de leefbaarheid voor omwonenden merkbaar zal verbeteren.

Het probleem

Schiphol is met 473.814 vluchten per jaar (2024) de drukste luchthaven van Europa en behoort hiermee wereldwijd tot de meest intensief gebruikte luchthavens.³ Ook in de nacht stijgen en dalen vliegtuigen. Volgens *De impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol van het ministerie van IenW* (2025)¹ heeft nachtelijk vliegverkeer een grote impact op de gezondheid. Langdurige blootstelling aan vliegtuiggeluid veroorzaakt chronische slaapverstoring, verhoogde stress en hart- en vaatziekten. Dit leidt tot verminderde cognitieve functies, waardoor concentratie en productiviteit aanzienlijk afnemen.

De GGD GHOR heeft in *Het belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020*⁴ landelijk in kaart gebracht hoe omwonenden van vliegvelden geluidhinder en slaapverstoring door vliegverkeer ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat de WHO-norm van 11% slaapverstoring niet alleen in de directe omgeving van Schiphol, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven wordt overschreden, zoals weergegeven in Figuur 1.

Een recent RIVM-onderzoek⁵ laat zien dat in 2020 meer mensen ernstige slaapverstoring ervaren door vliegtuiggeluid dan in 2002. Het onderzoek wijst erop dat de impact van nachtelijk vliegverkeer op de slaap van omwonenden ernstiger is dan eerder werd aangenomen. Een ander onderzoek van het RIVM⁶ toont aan dat niet alleen het aantal vliegbewegingen, maar ook de piekgeluiden bepalend zijn voor de ervaren hinder en slaapverstoring. Bovendien is Schiphol in de afgelopen jaren verder gegroeid, waardoor het totaal aan geluidshinder en slaapverstoring nog verder is toegenomen. Tegelijkertijd baseren beleidsmaatregelen zich vaak op geluidscontouren die zijn afgeleid van theoretische modelberekeningen en niet op feitelijke gemeten hinder. Dit betekent dat de daadwerkelijke geluidsoverlast waarschijnlijk veel groter is dan nu kan worden gemeten in

¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Impactanalyse Schiphol*. Beschikbaar via: open.overheid.nl. Opmerking 1: uit impactanalyse blijkt dat prognose voor het totale aantal nachtvluchten in 2024 30.300 is. Opmerking 2: Vanaf 1 november 2025 is het aantal toegestane nachtvluchten vastgesteld op 27.000 per jaar.

² Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), *Overzicht geluidindicatoren*, gepubliceerd op RIVM. Beschikbaar via: rvm.nl.

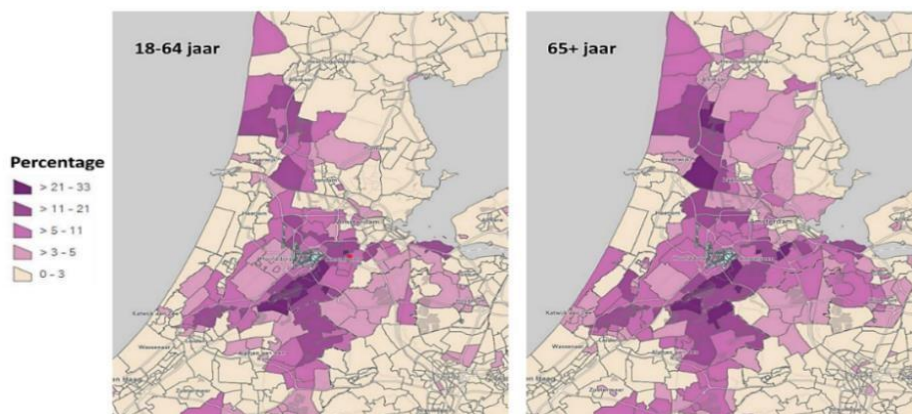
³ Lecca, T. (2025, May 6). *Dutch brawl over airport noise sets tone for the rest of Europe*. POLITICO.

⁴ GGD GHOR Nederland, *Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020*, gepubliceerd op 12 juni 2022. Beschikbaar via: ggdghor.nl.

⁵ Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). (2023). *Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020*. RIVM. Beschikbaar via: rvm.nl.

⁶ Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). (2025). *GGD-richtlijn MMK – Effecten van omgevingsgeluid op slaap*. RIVM. Beschikbaar via: rvm.nl.

contouren.⁷ Deze bevindingen benadrukken de noodzaak van een nachtsluiting om de gezondheid en leefomgeving van omwonenden te beschermen.



Figuur 1. Percentage inwoners in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol dat ernstige slaapverstoring door vlieaverkeer ervaart in 2020. (Bron: Belevinsonderzoek aeluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020, GGD)

De oplossing

Wij pleiten voor een nachtsluiting van Schiphol tussen 23:00 en 07:00 uur. Uit *De impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol van het ministerie van IenW (2025)*⁸ blijkt dat een nachtsluiting leidt tot een hinderreductie van 22,6% onder de 119.360 ernstig gehinderden. Ook blijkt dat een ononderbroken nachtrust cruciaal is voor het effectief verminderen van slaapverstoring. Om de effectiviteit van een nachtsluiting te waarborgen is het voorwaardelijk dat vluchten niet verschuiven naar de randen van de nachtsluiting (22:00–23:00 uur en 07:00–08:00 uur). Een volledige nachtsluiting tussen 23:00 en 07:00 dient daarom altijd gepaard te gaan met een daling in het aantal vluchten.⁹

Een nachtsluiting kent overigens naast economische nadelen ook belangrijke economische voordelen, blijkt uit de impactanalyse. Zo kan de luchthaven kosten besparen doordat er minder arbeid in de nacht nodig is. Daarnaast zullen aantrekkelijkere werktijden en efficiëntere personeelsinzet de werkomgeving van de luchthaven verbeteren. Naast de positieve effecten op de gezondheid en het welzijn van omwonenden, draagt deze maatregel dus bij aan een toekomstbestendige en duurzamere ontwikkeling van Schiphol. Grote luchthavens zoals Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle hanteren al strikte regels voor nachtvluchten, variërend van volledige sluitingen tot beperkingen. Dit toont aan dat een nachtsluiting bij een internationale luchthaven zowel haalbaar als gangbaar is voor een betere balans tussen luchtvaart en leefomgeving.

Onze oproep

Wij roepen politieke partijen en een nieuw Kabinet op om de nachtrust van omwonenden de komende jaren stevig te beschermen door een nachtsluiting van 23:00 tot 07:00 door te voeren, zonder verplaatsing van vluchten naar de randen van de nachtsluiting.

Een dergelijke maatregel biedt niet alleen essentiële bescherming van de nachtrust en gezondheid van onze inwoners maar draagt ook bij aan een betere luchtkwaliteit en levert bovendien economische voordelen op voor de luchtvaartsector. Het is een noodzakelijke stap om de verstoorde balans tussen luchthaven en leefomgeving structureel te herstellen.

⁷ Compendium voor de Leefomgeving (2024). Geluidhinder Schiphol 2004–2022. Geraadpleegd op clo.nl

⁸ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Impactanalyse Schiphol*, gepubliceerd op Open Overheid, 2025. Beschikbaar via: open.overheid.nl

⁹ In consequentie leidt een nachtsluiting wat ons betreft tot in totaal minder vluchten. Onder het huidige LVB zijn 27.000 nachtvluchten toegestaan- onderdeel van in totaal 478.000. Indien een nachtsluiting leidt tot het schrappen van vluchten, daalt het aantal vluchten naar 451.000 per jaar. Dat zijn nog altijd meer vluchten dan in het oorspronkelijke krimpvoorstel van minister Harbers (440.000).