

6 oktober 2026

Geachte voorzitter, leden van de commissie,

Dank dat ik hier vanavond vijf minuten mag spreken.

Ik wil het vooral hebben over iets wat uiteindelijk belangrijker is dan jaargemiddeldes, vliegroutes, economische belangen en berekende decibellen.

Onze gezondheid en onze leefbaarheid.

Wij wonen hier onder de rook — en vooral onder de vliegtuigen — van Schiphol.

Inmiddels weten we veel over de negatieve gevolgen van vliegtuiggeluid. Professor Erik Scherder heeft nog eens indringend uitgelegd wat geluid en voortdurende stress met onze hersenen en ons lichaam kunnen doen.

En slaapdeskundige Maartje van Stralen van de VU wijst op de negatieve gevolgen van slaapverstoring.

En die effecten staan niet los van elkaar. Geluid, slaapverstoring en stress kunnen elkaar versterken en hangen onder andere samen met een verhoogd risico op hart- en vaatziekten.

De nacht behoort een periode van rust en herstel te zijn. Dus nachtvluchten zijn uit den boze. Maar vergeet overdag niet dat er talloze momenten zijn, waarop bijna iedere minuut een vliegtuig overkomt.

Wanneer je buiten met iemand zit te praten, moet je soms gewoon stoppen. Je wacht tot het vliegtuig voorbij is, hervat het gesprek — en even later komt het volgende.

Maar het gaat natuurlijk om veel meer dan een gesprek dat wordt onderbroken.

Ook als je helemaal niet praat, is dat geluid er.

Je zit in de tuin. Je leest een boek. Je werkt. Je wandelt. Je probeert je te concentreren. Of je wilt gewoon even niets doen en genieten van de rust rondom je eigen huis.

En steeds opnieuw komt dat geluid binnen.

Het ene vliegtuig is nauwelijks verdwenen of het volgende kondigt zich alweer aan.

Zo ontstaat op sommige dagen een bijna voortdurende **geluidsdeken** over Aalsmeer.

Dat is niet zomaar wat “hinder”.

Dat is een aantasting van onze leefbaarheid en ons woongenot.

Een mens heeft behoefte aan momenten van stilte, ontspanning en herstel. Als vliegtuiggeluid gedurende vele uren van de dag steeds opnieuw die rust doorbreekt, moeten we ons afvragen wat wij als samenleving nog aanvaardbaar vinden.

Daarom moeten we niet alleen kijken naar hoeveel decibel één vliegtuig produceert. En ook niet alleen naar berekende gemiddelden over een heel jaar.

Het gaat óók om de frequentie.

Hoe vaak komt dat geluid terug? Hoeveel vliegtuigen gaan er per uur over? Hoeveel uren per dag worden inwoners eraan blootgesteld?

Het aantal vliegtuigen doet ertoe.

Daar komt de luchtverontreiniging nog bij. Vliegtuigen produceren niet alleen geluid. De luchtvaart veroorzaakt ook uitstoot van stoffen waaraan mensen rond Schiphol langdurig worden blootgesteld.

Nienke van Baal schreef in 2022 haar antropologische thesis [Living with Toxicity](#). Daarin komt het begrip **slow violence** naar voren: langzaam geweld.

Ik vind dat een treffend begrip.

Schade hoeft namelijk niet plotseling en spectaculair zichtbaar te worden.

Het kan langzaam gaan.

Vliegtuig na vliegtuig.

Dag na dag.

Nacht na nacht.

Jaar na jaar.

Steeds opnieuw geluid. Steeds opnieuw verstoring. Een beetje minder slaap. Een beetje meer stress. Een beetje minder rust en woongenot.

En uiteindelijk kan zo'n langdurige belasting gevolgen hebben voor de gezondheid van een hele bevolking.

Natuurlijk blijft er bij wetenschappelijk onderzoek altijd enige onzekerheid.

Maar hoeveel méér bewijs willen we eigenlijk hebben?

Moeten we wachten totdat we van ieder afzonderlijk hartinfarct, iedere hoge bloeddruk en iedere slaapstoornis kunnen bewijzen dat een vliegtuig de oorzaak was?

Of zeggen we: er zijn inmiddels voldoende serieuze wetenschappelijke aanwijzingen voor schade, dus gaan we onze inwoners beter beschermen?

De nationale overheid had die bescherming al veel eerder moeten bieden. Maar diezelfde overheid heeft tegelijkertijd ook economische belangen in Schiphol en KLM.

Jarenlange ervaringen met de luchtvaart en de nationale overheid hebben bij veel inwoners het vertrouwen bepaald niet vergroot.

Daarom kijk ik vanavond juist naar **u**, onze lokale volksvertegenwoordigers.

Wat goed dat Aalsmeer een commissie luchtvaart heeft.

En ik hoop dat deze commissie de moed — ik zou bijna zeggen: **de ballen** — heeft om werkelijk voor haar inwoners op te komen.

Niet alleen door te vragen om stillere vliegtuigen.

Niet alleen door te proberen vluchten te verplaatsen van de ene baan naar de andere.

En ook niet door alleen maar anders te rekenen.

Maar door uiteindelijk de fundamentele vraag te stellen:

Hoeveel luchtvaart kan deze leefomgeving verdragen zonder dat gezondheid en leefbaarheid eraan ondergeschikt worden gemaakt?

Voor mij volgt daaruit een duidelijke conclusie.

- De nacht moet veel beter worden beschermd.
- De enorme geluidbelasting overdag moet omlaag.
- De uitstoot en vervuiling moeten omlaag.
- En daarmee moet uiteindelijk ook het **totale aantal vluchten omlaag**.

Ik zeg dat niet omdat ik tegen vliegen ben. Integendeel.

Ik ben vóór vriendelijk vliegen.

Vliegen waarbij economische belangen niet automatisch zwaarder wegen dan gezondheid.

Vliegen waarbij de lusten niet bij de één terechtkomen en de overlast en gezondheidsschade bij de ander.

Vliegen binnen grenzen die mens en leefomgeving kunnen dragen.

Laten we niet verder polariseren.

Laten we op basis van wetenschap, gezond verstand én onze verantwoordelijkheid voor elkaar die grenzen stellen.

En laat Aalsmeer daarin voor zijn inwoners duidelijk zijn:

Gezondheid en leefbaarheid zijn geen sluitpost. Zij horen voorop te staan.

Dank u wel.

Piet Bon, ex huisarts

Referenties

Stichting RBV

www.beschermingtegenvliegtuighinder.nl

Slow Violence

<https://www.beschermingtegenvliegtuighinder.nl/wp-content/uploads/Thesis-Nienke-van-Baal.pdf>

In the shadow of the corporate state

<https://studenttheses.uu.nl/server/api/core/bitstreams/293d02cb-7857-400a-8adb-719cc9214906/content>

Maintports voorbij

https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_mainports_voorbij_voor_website.pdf

