

From: Stichting S4R <info@stichting-s4r.nl>
Date: Thursday, September 17, 2026, 10:06 PM
To: "postbus@eerstekamer.nl" <postbus@eerstekamer.nl>
Subject: commissie Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Attachments:

Ingezonden brief Eerste Kamer RvS advies LVB Schiphol 17 sept 2026.pdf

U ontvangt niet vaak e-mail van info@stichting-s4r.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Betreft: Brandbrief: het concept-Luchthavenverkeerbesluit krijgt van de Raad van State zijn derde waarschuwing. Wat doet de kamer?

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Als omwonenden rondom Schiphol en milieuorganisaties richten wij ons tot u naar aanleiding van het [advies van de Raad van State](#) (RvS) van 14 september 2026 over het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de eerdere beoordelingen door de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ieder vanuit hun eigen rol wijzen zij op wezenlijke tekortkomingen in het besluit dat het kabinet aan u voorlegt. Wij vragen u **dringend** deze signalen serieus te nemen en het besluit niet vast te stellen voordat de geconstateerde gebreken zijn hersteld. Er is van een eerlijke belangenafweging nog steeds geen sprake. Terwijl de [uitspraak van de rechter in de RBV zaak](#) daarover glashelder oordeelt.

De Raad van State adviseert om een nadere toelichting te geven op cruciale onderdelen van het besluit en deze zo nodig aan te passen. Impliciet zegt de Raad hiermee dat het onzeker is of de vier doelstellingen van het LVB worden gehaald. Het is immers niet duidelijk of dit concept-LVB:

1. De juridische basis biedt die de gedoogsituatie moet beëindigen.
2. Opvolging geeft aan de bevelen uit het vonnis van de Haagse rechtbank in de RBV-zaak, waaronder effectieve rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol.
3. De geluidsbelasting op de omgeving en de ernstige hinder en slaapverstoring vermindert.
4. Zekerheid biedt dat met het voorgestelde handhavingstelsel grenswaarden wél worden nageleefd.

In minder dan een half jaar is dit de derde keer dat de kabinetsplannen tegen fundamentele bezwaren aanlopen. In maart vernietigde de Raad van State de vorige versie van het LVB, in mei oordeelde de Commissie voor de m.e.r. dat de milieuonderzoeken ontoereikend waren. Daaruit sprak zeer zware kritiek. Nu volgt opnieuw kritiek van de Raad van State en advies tot nadere toelichting, aanvulling en zo nodig aanpassing van cruciale onderdelen. De vraag is ook of lessen uit het verleden zijn meegenomen gezien de zeer kritische recente [beleidsevaluatie](#) van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS).

In de basis geen FAIR balance

De rechter heeft in [de RBV zaak](#) vastgesteld dat er geen sprake is van een FAIR BALANCE als het gaat om de afweging van de belangen van omwonenden met betrekking tot de luchtvaart. Een cruciaal probleem is dat er 478.000 vluchten (waarvan 27.000 in de nacht) worden vastgesteld zonder dat er een transparante belangenafweging is gemaakt tussen gezondheidsschade en economisch nut.

Ook de doelen “20% minder ernstig geluidgehinderden” en “15% minder ernstig slaapverstoorden in de nacht ten opzichte van 1 november 2024” zijn niet onderbouwd. Blijkbaar accepteert de Staat dat er 85% ernstig slaapverstoorden en 80% ernstig geluidgehinderden ten opzichte van 2024 overblijven. Hieraan ligt geen transparante belangenafweging ten grondslag. Noch zijn de WHO advieswaarden over geluid leidend geweest.

Tot slot is het onduidelijk wat de referentie is op 1 november 2024: de illegale gedoogsituatie met 500.000 vluchten (en 32.000 in de nacht), de legale situatie volgens het LVB 2008, óf de werkelijke situatie op dat moment? [De Raad van State](#) oordeelde op 11 maart dit jaar dat de gedoogsituatie met anticiperend handhaven immers geen wettelijke basis heeft, maar dat het LVB 2008 vigeerde.

De onderbouwing van de groei ontbreekt

Een besluit dat groei automatisch mogelijk maakt maar krimp nergens waarborgt, is onevenwichtig. De RvS vraagt om uitleg over de basis waarop de toekomstige grens van 500.000 vluchten rust, en twijfelt of de voorziene automatische groeistappen zorgvuldig verlopen richting omwonenden. Ook adviseert de Raad om “een nadere motivering te geven van de keuze om de 40 dB(A) Lnight-contour als uitgangspunt te nemen om de handhavingspunten voor de nachtperiode te bepalen”. Hierbij verwijst de Raad naar het vonnis van 20 maart 2024 waarin de Haagse rechtbank constateert dat “het merendeel van de slaapverstoorden in gebieden woont met een geluidsniveau tussen de 32 en 37 dB(A) Lnight”. Uit het vonnis van de rechtbank volgt dat de door artikel 8 van het EVRM vereiste belangenafweging niet op de juiste wijze kan worden verricht zolang de belangen van aanzienlijke aantallen slaapverstoorden niet zijn meegenomen, aldus de Raad van State.

Wij zijn van mening dat de onderbouwing om te mogen groeien of te moeten krimpen bovendien niet alleen op de Lden-systematiek gebaseerd mag zijn. Ook de zogeheten Aldersparadox en de onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's horen daarin te worden meegewogen. Uit [onderzoek](#) blijkt dat voor hinder en slaap het aantal vluchten en geluidspieken belangrijker zijn dan gemiddelde geluidsniveaus.

Wij stellen ten slotte voor dat het groeiemodel wordt vervangen door een krimpnoodzaakmodel, omdat de geluidshinder en belasting van milieu en klimaat door Schiphol nu al te hoog zijn, de luchthaven opereert [zonder geldige natuurvergunning](#) en uit diverse economische onderzoeken blijkt dat [de Nederlandse economie zonder schade met een derde minder vluchten toekan](#).

De handhaving schiet tekort

Bij dreigende overschrijding van geluidsnormen kan de toezichthouder vluchten alleen verplaatsen naar andere routes en banen. Dus niet schrappen, maar verplaatsen. Naar een andere groep omwonenden. De RvS vraagt expliciet of en hoe het aantal vluchten óók omlaag kan als blijkt dat grenswaarden worden overschreden. Een vraag die tot nu toe onbeantwoord blijft. Daarbij plaatsen wij nog een principiële kanttekening: de nieuwe grenswaarden lijken eerder afgestemd op de gewenste omvang van het luchtverkeer dan op de bescherming van omwonenden. In bepaalde gebieden (oa de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan) worden de al hoge grenswaarden verder verhoogd in het LVB om binnen de kaders te blijven.

De [ILT](#) heeft daarnaast eerder aangegeven dat het “handhavingsinstrumentarium” niet effectief is: ingrijpen tijdens het gebruiksjaar is niet mogelijk en de werking van het beheersplan is niet uitgewerkt. Dat betekent dat overlast opnieuw pas achteraf wordt vastgesteld, wanneer ingrijpen te laat is.

Het milieueffectrapport is nog steeds ontoereikend

De Commissie voor de m.e.r. stelde vast dat het milieueffectrapport geen goede basis biedt voor een besluit: redelijke alternatieven, zoals minder of geen nachtvluchten en anders vliegen, zijn niet onderzocht, en de milieugevolgen zijn vergeleken met een fictieve (!) voortzetting van de gedoogsituatie, waardoor ze structureel worden onderschat. Deze kritiek is nog niet verwerkt.

Wat dit betekent voor omwonenden

Deze tekortkomingen zijn geen abstracte juridische kwesties. Volgens het [RIVM](#) ondervonden in 2022 al landelijk 840.000 Nederlanders ernstige hinder. En 220.000 mensen ondervonden ernstige slaapverstoring door vliegverkeer. De [WHO en het RIVM](#) adviseren een aanmerkelijk lagere maximale geluidbelasting.

Lokale voorbeelden ondersteunen dit. Het [kwartaalrapport uit Gooise Meren](#) over het tweede kwartaal 2026 laat opnieuw het directe verband zien tussen het aantal vliegbewegingen en de ervaren overlast. Waar het aantal vluchten daalde, halveerde het aantal hindermeldingen vrijwel. Waar het steeg, in Muiden met 13%, steeg de hinder met 57%, en de hindermeldingen over de nacht zelfs met 223%. Bewoners melden slaapverstoring en onderbroken nachtrust.

En de problemen stoppen niet bij de schadelijke geluidsoverlast. De [Gezondheidsraad](#) concludeerde in juli 2026 ook dat kerosine-uitstoot "verondersteld kankerverwekkend" is, een signaal dat formeel over platformpersoneel gaat. Maar, gezien de omvang van het vliegverkeer boven bewoond gebied, raakt dit de volksgezondheid van honderdduizenden omwonenden.

Tot slot, naast de gezondheidsschade negeert dit besluit de brede milieu-, natuur- en klimaatimpact van de luchtvaart.

Onze oproep

Wij vragen u met klem recht te doen aan de uitspraak van de rechter in de RBV zaak:

1. Zie de kritiek van 3 onafhankelijke instanties serieus: het is een herhaald signaal dat dit besluit omwonenden onvoldoende beschermt. En neem geen besluit voordat alle kritiek serieus in het LVB, de toelichting en de MER zijn verwerkt.
2. Voer eindelijk een transparante belangenafweging uit. Toon aan welke omvang van de luchtvaart nodig is voor Nederland, en welke belasting van omwonenden proportioneel en acceptabel is.
3. Voer een nachtsluiting in van 23.00 tot 7.00 uur zonder de vluchten te verzetten naar (de randen van) de dag. Gerenommeerde gezondheidswetenschappers en [GGD-GHOR](#) adviseren dit met klem vanwege de enorme aantasting van de gezondheid door verstoorde nachtrust.
4. Baseer geluidhinder niet alleen op de Lden-systematiek, maar ook op frequentie van vluchten en pieken, en op onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's.
5. Schrap het groeimodel, want frequentere vluchten en meer piekmomenten leiden altijd tot meer hinder. Afname van geluidhinder dient ook daadwerkelijk te worden gerealiseerd, aldus de Raad van State.
6. Eis een deugdelijke, herziene milieueffectrapportage die voldoet aan de eisen van de Commissie voor de m.e.r., in plaats van het besluit door te drukken voor 1 november.
7. Laat de gezondheid en het woongenot van honderdduizenden omwonenden zwaarder wegen dan de belangen van een sector.

Dit is het moment waarop u als medewetgever kunt laten zien dat de Kamer niet wegkijkt. Er is geen maatschappelijk draagvlak voor dit voorgenomen besluit. Wij verzoeken u het kabinet te verplichten zijn huiswerk af te maken voordat dit besluit wordt vastgesteld. Voor een uitgebreide, feitelijke onderbouwing verwijzen wij naar de factsheet "[Luchtvaart uit balans](#)" van Stichting S4R en naar de [adviezen van de Maatschappelijke Raad Schiphol](#).

Hoogachtend,

1. Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)
2. BTV Rotterdam
3. Floriande Tegengeluid
4. Greenpeace
5. Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
6. Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
7. Natuur en Milieufederatie Flevoland
8. Platform Vlieghinder Kennemerland
9. Platform Vlieghinder Zaanstreek
10. Platform Vliegoverlast Amsterdam
11. Minder Hinder Gooise Meren

12. [Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder \(RBV\)](#)
13. Stichting Red de Veluwe
14. Stichting [Mobilisation for the Environment \(MOB\)](#)
15. Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn- en Bollenstreek
16. Stichting S4R: voor een luchtvaart die ons past
17. SchipholWatch
18. Vereniging Minder Vliegtuighinder Aalsmeer
19. Vlieghinder Nieuwkoop
20. Werkgroep Vlieglawaai Lisse



Email: info@stichting-s4r.nl

Website: www.stichting-s4r.nl

Volg ons op: [Facebook](#) | [LinkedIn](#) | [Bluesky](#)

Betreft: Brandbrief: het concept-Luchthavenverkeerbesluit krijgt van de Raad van State zijn derde waarschuwing. Wat doet de Kamer?

17 september 2026

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Als omwonenden rondom Schiphol en milieuorganisaties richten wij ons tot u naar aanleiding van het [advies van de Raad van State](#) (RvS) van 14 september 2026 over het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de eerdere beoordelingen door de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ieder vanuit hun eigen rol wijzen zij op wezenlijke tekortkomingen in het besluit dat het kabinet aan u voorlegt. Wij vragen u **dringend** deze signalen serieus te nemen en het besluit niet vast te stellen voordat de geconstateerde gebreken zijn hersteld. Er is van een eerlijke belangenafweging nog steeds geen sprake. Terwijl de [uitspraak van de rechter in de RBV zaak](#) daarover glashelder oordeelt.

De Raad van State adviseert om een nadere toelichting te geven op cruciale onderdelen van het besluit en deze zo nodig aan te passen. Impliciet zegt de Raad hiermee dat het onzeker is of de vier doelstellingen van het LVB worden gehaald. Het is immers niet duidelijk of dit concept-LVB:

1. De juridische basis biedt die de gedoogsituatie moet beëindigen.
2. Opvolging geeft aan de bevelen uit het vonnis van de Haagse rechtbank in de RBV-zaak, waaronder effectieve rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol.
3. De geluidsbelasting op de omgeving en de ernstige hinder en slaapverstoring vermindert.
4. Zekerheid biedt dat met het voorgestelde handhavingstelsel grenswaarden wél worden nageleefd.

In minder dan een half jaar is dit de derde keer dat de kabinetsplannen tegen fundamentele bezwaren aanlopen. In maart vernietigde de Raad van State de vorige versie van het LVB, in mei oordeelde de Commissie voor de m.e.r. dat de milieuonderzoeken ontoereikend waren. Daaruit sprak zeer zware kritiek. Nu volgt opnieuw kritiek van de Raad van State en advies tot nadere toelichting, aanvulling en zo nodig aanpassing van cruciale onderdelen. De vraag is ook of lessen uit het verleden zijn meegenomen gezien de zeer kritische recente [beleidsevaluatie](#) van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS).

In de basis geen FAIR balance

De rechter heeft in [de RBV zaak](#) vastgesteld dat er geen sprake is van een FAIR BALANCE als het gaat om de afweging van de belangen van omwonenden met betrekking tot de luchtvaart. Een cruciaal probleem is dat er 478.000 vluchten (waarvan 27.000 in de nacht) worden vastgesteld zonder dat er een transparante belangenafweging is gemaakt tussen gezondheidsschade en economisch nut.

Ook de doelen “20% minder ernstig geluidgehinderden” en “15% minder ernstig slaapverstoorden in de nacht ten opzichte van 1 november 2024” zijn niet onderbouwd. Blijkbaar accepteert de Staat dat er 85% ernstig slaapverstoorden en 80% ernstig geluidgehinderden ten opzichte van 2024 overblijven. Hieraan ligt geen transparante belangenafweging ten grondslag. Noch zijn de WHO advieswaarden over geluid leidend geweest.

Tot slot is het onduidelijk wat de referentie is op 1 november 2024: de illegale gedoogsituatie met 500.000 vluchten (en 32.000 in de nacht), de legale situatie volgens het LVB 2008, óf de werkelijke situatie op dat moment? [De Raad van State](#) oordeelde op 11 maart dit jaar dat de gedoogsituatie met anticiperend handhaven immers geen wettelijke basis heeft, maar dat het LVB 2008 vigeerde.

De onderbouwing van de groei ontbreekt

Een besluit dat groei automatisch mogelijk maakt maar krimp nergens waarborgt, is onevenwichtig. De RvS vraagt om uitleg over de basis waarop de toekomstige grens van 500.000 vluchten rust, en twijfelt of de voorziene automatische groeistappen zorgvuldig verlopen richting omwonenden. Ook adviseert de Raad om “een nadere motivering te geven van de keuze om de 40 dB(A) Lnight-contour als uitgangspunt te nemen om de handhavingspunten voor de nachtperiode te bepalen”. Hierbij verwijst de Raad naar het vonnis van 20 maart 2024 waarin de Haagse rechtbank constateert dat “het merendeel van de slaapverstoorden in gebieden woont met een geluidsniveau tussen de 32 en 37 dB(A) Lnight”. Uit het vonnis van de rechtbank volgt dat de door artikel 8 van het EVRM vereiste belangenafweging niet op de juiste wijze kan worden verricht zolang de belangen van aanzienlijke aantallen slaapverstoorden niet zijn meegenomen, aldus de Raad van State¹.

¹ (citaat H. 3 advies RvS)

Wij zijn van mening dat de onderbouwing om te mogen groeien of te moeten krimpen bovendien niet alleen op de Lden-systematiek gebaseerd mag zijn. Ook de zogeheten Aldersparadox en de onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's horen daarin te worden meegewogen. Uit [onderzoek](#) blijkt dat voor hinder en slaap het aantal vluchten en geluidspieken belangrijker zijn dan gemiddelde geluidsniveaus.

Wij stellen ten slotte voor dat het groeimodel wordt vervangen door een krimpnoozaakmodel, omdat de geluidshinder en belasting van milieu en klimaat door Schiphol nu al te hoog zijn, de luchthaven opereert [zonder geldige natuurvergunning](#) en uit diverse economische onderzoeken blijkt dat [de Nederlandse economie zonder schade met een derde minder vluchten toekan](#).

De handhaving schiet tekort

Bij dreigende overschrijding van geluidsnormen kan de toezichthouder vluchten alleen verplaatsen naar andere routes en banen. Dus niet schrappen, maar verplaatsen. Naar een andere groep omwonenden. De RvS vraagt expliciet of en hoe het aantal vluchten óók omlaag kan als blijkt dat grenswaarden worden overschreden. Een vraag die tot nu toe onbeantwoord blijft. Daarbij plaatsen wij nog een principiële kanttekening: de nieuwe grenswaarden lijken eerder afgestemd op de gewenste omvang van het luchtverkeer dan op de bescherming van omwonenden. In bepaalde gebieden (oa de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan) worden de al hoge grenswaarden verder verhoogd in het LVB om binnen de kaders te blijven.

De [ILT](#) heeft daarnaast eerder aangegeven dat het “handhavingsinstrumentarium” niet effectief is: ingrijpen tijdens het gebruiksjaar is niet mogelijk en de werking van het beheersplan is niet uitgewerkt. Dat betekent dat overlast opnieuw pas achteraf wordt vastgesteld, wanneer ingrijpen te laat is.

Het milieueffectrapport is nog steeds ontoereikend

De Commissie voor de m.e.r. stelde vast dat het milieueffectrapport geen goede basis biedt voor een besluit: redelijke alternatieven, zoals minder of geen nachtvluchten en anders vliegen, zijn niet onderzocht, en de milieugevolgen zijn vergeleken met een fictieve (!) voortzetting van de gedoogsituatie, waardoor ze structureel worden onderschat. Deze kritiek is nog niet verwerkt.²

Wat dit betekent voor omwonenden

² Op pagina 176 van die m.e.r. staat overigens dat er op basis van de nieuwe BR-relatie niet tussen de 14.700 - 16.600 slaapverstoorden zijn, maar tussen de 27.200 - 30.800. Dat is bijna het dubbele van waar de Staat eerder van uit ging.

Deze tekortkomingen zijn geen abstracte juridische kwesties. Volgens het [RIVM](#) ondervonden in 2022 al landelijk 840.000 Nederlanders ernstige hinder. En 220.000 mensen ondervonden ernstige slaapverstoring door vliegverkeer. De [WHO en het RIVM](#) adviseren een aanmerkelijk lagere maximale geluidbelasting.³

Lokale voorbeelden ondersteunen dit. Het [kwartaalrapport uit Gooise Meren](#) over het tweede kwartaal 2026 laat opnieuw het directe verband zien tussen het aantal vliegbewegingen en de ervaren overlast. Waar het aantal vluchten daalde, halveerde het aantal hindermeldingen vrijwel. Waar het steeg, in Muiden met 13%, steeg de hinder met 57%, en de hindermeldingen over de nacht zelfs met 223%. Bewoners melden slaapverstoring en onderbroken nachtrust.

En de problemen stoppen niet bij de schadelijke geluidsoverlast. De [Gezondheidsraad](#) concludeerde in juli 2026 ook dat kerosine-uitstoot "verondersteld kankerverwekkend" is, een signaal dat formeel over platformpersoneel gaat. Maar, gezien de omvang van het vliegverkeer boven bewoond gebied, raakt dit de volksgezondheid van honderdduizenden omwonenden.

Tot slot, naast de gezondheidsschade negeert dit besluit de brede milieu-, natuur- en klimaatimpact van de luchtvaart.

Onze oproep

Wij vragen u met klem recht te doen aan de uitspraak van de rechter in de RBV zaak:

1. Zie de kritiek van 3 onafhankelijke instanties serieus: het is een herhaald signaal dat dit besluit omwonenden onvoldoende beschermt. En neem geen besluit voordat alle kritiek serieus in het LVB, de toelichting en de MER zijn verwerkt.
2. Voer eindelijk een transparante belangenafweging uit. Toon aan welke omvang van de luchtvaart nodig is voor Nederland, en welke belasting van omwonenden proportioneel en acceptabel is.
3. Voer een nachtsluiting in van 23.00 tot 7.00 uur zonder de vluchten te verzetten naar (de randen van) de dag. Gerenommeerde gezondheidswetenschappers⁴ en [GGD-GHOR](#) adviseren dit met klem vanwege de enorme aantasting van de gezondheid door verstoorde nachtrust.
4. Baseer geluidhinder niet alleen op de Lden-systematiek, maar ook op frequentie van vluchten en pieken, en op onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's.

³ Zelfs in die advieswaarden wordt overigens al een percentage ernstig gehinderden aanvaard; het overheidsbeleid gaat daar nog ruim overheen.

⁴ Onder andere Dr. M. van Stralen, hoofddocent Gezondheidswetenschappen VU en prof. dr. E. Scherder hoogleraar neuropsychologie.

5. Schrap het groeimodel, want frequentere vluchten en meer piekmomenten leiden altijd tot meer hinder. Afname van geluidhinder dient ook daadwerkelijk te worden gerealiseerd, aldus de Raad van State.
6. Eis een deugdelijke, herziene milieueffectrapportage die voldoet aan de eisen van de Commissie voor de m.e.r., in plaats van het besluit door te drukken voor 1 november.
7. Laat de gezondheid en het woongenot van honderdduizenden omwonenden zwaarder wegen dan de belangen van een sector.

Dit is het moment waarop u als medewetgever kunt laten zien dat de Kamer niet wegkijkt. Er is geen maatschappelijk draagvlak voor dit voorgenomen besluit. Wij verzoeken u het kabinet te verplichten zijn huiswerk af te maken voordat dit besluit wordt vastgesteld. Voor een uitgebreide, feitelijke onderbouwing verwijzen wij naar de factsheet "[Luchtvaart uit balans](#)" van Stichting S4R en naar de [adviezen van de Maatschappelijke Raad Schiphol](#).

Hoogachtend,

1. Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)
2. BTV Rotterdam
3. Floriande Tegengeluid
4. Greenpeace
5. Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
6. Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
7. Natuur en Milieufederatie Flevoland
8. Platform Vlieghinder Kennemerland
9. Platform Vlieghinder Zaanstreek
10. Platform Vliegoverlast Amsterdam
11. Minder Hinder Gooise Meren
12. Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV)
13. Stichting Red de Veluwe
14. Stichting Mobilisation for the Environment (MOB)
15. Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn- en Bollenstreek
16. Stichting S4R: voor een luchtvaart die ons past
17. SchipholWatch
18. Vereniging Minder Vliegtuighinder Aalsmeer
19. Vlieghinder Nieuwkoop
20. Werkgroep Vlieglawaai Lisse