

Jaarverslag 2025



Stichting Stop4deroute /

Stichting S4R: voor een luchtvaart die ons past



Colofon

Jaarverslag 2025

versie 1.0, 27 februari 2026

© 2026 Stichting S4R: *voor een luchtvaart die ons past*

www.stichting-s4r.nl

info@stichting-s4r.nl



Inleiding

2025 was een bijzonder jaar voor Stichting Stop4deroute. In februari werd immers aangekondigd dat de vierde aanvliegeroute er (in ieder geval vooralsnog) niet zal komen. Reden tot grote vreugde! Een van de 2 doelstellingen van Stop4deroute was gerealiseerd.

Maar nu die andere nog. Want vanaf het begin hebben wij ons gerealiseerd dat luchtvaart niet een lokaal probleem is, dat er veel problemen voortkomen uit de te grote omvang van de luchtvaartactiviteiten in Nederland. Te veel geluidshinder rondom de luchthavens, te veel gezondheidsschade, te veel schade aan natuur en klimaat. De tweede doelstelling van Stichting Stop4deroute, *het verminderen van de overlast en gezondheids-, milieu- en klimaatschade door de luchtvaart van en naar Nederlandse luchthavens in het algemeen*, is nog lang niet gerealiseerd.

Daarom is Stichting Stop4deroute in juli omgedoopt in Stichting S4R: *voor een luchtvaart die ons past*. Want dat is wat we blijven nastreven. Het realiseren van een luchtvaart die niet alleen recht doet aan het welzijn van alle huidige én toekomstige inwoners van Nederland, maar ook natuur, milieu en klimaat respecteert.



Overzicht van activiteiten

Laatste acties voor het Uur U.

In de aanloop van de publicatie van het Schetsontwerp van de luchtruimherziening met als verwacht onderdeel daarvan de exacte locatie van de beoogde vierde aanvliegeroute hebben wij geflyerd, deelgenomen aan een politiek café, stukken in kranten geschreven, een voorlichtingsavond georganiseerd in de stad Utrecht, en op 4 februari een [brandbrief](#) verstuurd aan minister Madlener en staatssecretaris Tuinman onder de kop “Wij willen niet verhuizen!” met de volgende oproepen:

- Wijzig uw koers! Stop met het plannen van een nieuwe fix en aanvliegeroutes boven Midden-Nederland.
- Beperk de luchtvaart tot wat past bij de binnenlandse vraag en de behoefte van Defensie.
- Maak besluitvorming omtrent de luchtvaart en het luchtruim eerlijk en transparant.

Ook zijn er interviews gehouden die zijn gefilmd en verwerkt tot korte filmpjes voor TikTok en andere mediakanalen die ook jongeren aanspreken. Deze werden helaas onbruikbaar door het onverwachte besluit dat de vierde route niet doorgaat.

Publicatie Schetsontwerp zónder vierde aanvliegeroute

Op 21 februari 2021 werd het [Schetsontwerp](#) van de nieuwe luchtruimindeling voor Nederland gepubliceerd. Hierin ontbrak een vierde aanvliegeroute. Volgens de minister was het niet gelukt om de aansluiting daarvan op het buitenland voor elkaar te krijgen.

Reactie op Schetsontwerp

Na het vieren van het realiseren van de eerste doelstelling van Stop4deroute hebben wij ons gebogen over de documenten van het Schetsontwerp, inclusief onderbouwende studies. Onze belangrijkste conclusies:



- Het is goed nieuws dat er vooralsnog geen extra vaste aanvliegroute komt ; punt van zorg is dat niet alle vluchten via naderingspunten geleid hoeven te worden en dat de route daarom desondanks gebruikt kan worden.



- De enorme hinder, slaapverstoring en uitstoot in een groot deel van Nederland verschuiven slechts en worden niet aangepakt. De Effectanalyse besteedt hier geen aandacht aan in de zone buiten de regio Schiphol.
- Het is kwalijk dat wordt vastgehouden aan concentratie van hinder onder vaste naderingsroutes (voorheen “buizen”, voortaan “herriegoten”) en dat de effectiviteit van het “hogere naderen” door deze goten onzeker blijft.
- Het is zorgelijk dat er minimale beperkingen blijven voor aan- en uitvliegen over kwetsbare gebieden en vele woonkernen in Nederland, inclusief vanuit het zuidoosten richting Schiphol - boven 1828 meter mag alles en deze grens is slecht onderbouwd en te laag.
- Er is geen enkele overtuigende en verifieerbare bijdrage aan vermindering van de grote schadelijke effecten van luchtvaart op welzijn, gezondheid, milieu, natuur en klimaat, laat staan dat er perspectief ontstaat op terugbrengen hiervan naar een acceptabel niveau.
- Het is kwalijk dat het aantal vluchten is losgekoppeld van de herziening, terwijl het evident is dat de optimale indeling afhangt van de gebruiksiteit.
- Het is onduidelijk hoe de mogelijke opening van Lelystad Airport voor militair en civiel gebruik in de LRH past zonder negatieve effecten voor de omgeving.

Kortom, een luchtruimherziening die uitsluitend de belangen van civiele en militaire luchtvaart dient en waarin mens, milieu en klimaat sluitpost blijven. Onze uitgebreide analyse is [hier](#) te lezen.



alleen recht doet aan het welzijn van alle huidige én toekomstige inwoners van Nederland, maar ook natuur, milieu en klimaat respecteert.

Manifest onderzoek gezondheidsraad

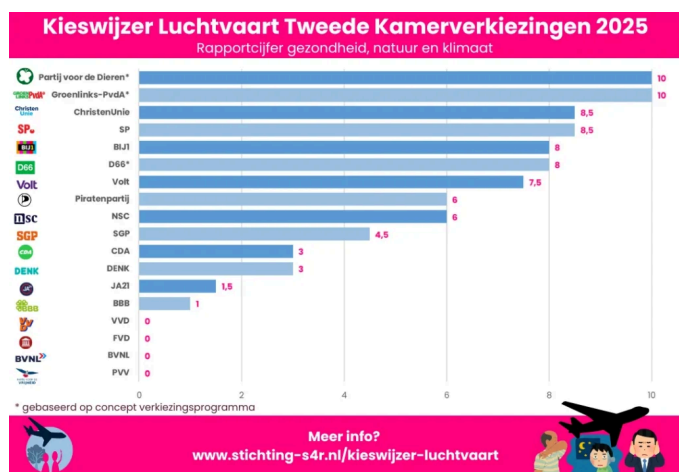
Luchtvaart heeft door geluidsoverlast en luchtverontreiniging impact op de gezondheid van mensen. Het vliegverkeer is de afgelopen tientallen jaren enorm toegenomen, maar het laatste integrale advies naar de effecten hiervan is meer dan een kwart eeuw geleden gegeven. Burgers, gezondheids- en maatschappelijke organisaties zijn bang dat omwonenden en werknemers ernstige gezondheidsrisico's lopen die we niet goed in kaart hebben. Het is hoog tijd voor een nieuw onafhankelijk advies op de Nederlandse situatie. Daarom hebben op initiatief van Stichting S4R:voor een *luchtvaart die ons past*, kinderlongarts Ismé de Kleer (Sint Franciscus Gasthuis in Rotterdam) en [Gezondheidop1](#) in totaal 24 maatschappelijke organisaties de Tweede Kamer en het kabinet opgeroepen om de Gezondheidsraad weer een goed onafhankelijk advies met aanbevelingen te laten maken. Op 10 september zijn wij naar Den Haag getogen voor een manifestatie nabij de Tweede Kamer. Daar hebben wij het manifest aangeboden aan Kamerleden Wytske Postma (Nieuw Sociaal Contract), Mpanzu Bamenga (D66), Ines Kostić (Partij voor de Dieren) en Habtamu de Hoop (GroenLinks-PvdA). Minister Robert Tieman van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontving het manifest van de heer Bamenga tijdens het daarop volgende luchtvaartdebat. Een maand later besloot hij de oproep van deze 24 maatschappelijke organisaties naast zich neer te leggen. Lees [hier](#) verder.





Kieswijzer Luchtvaart

In de aanloop naar de Tweedekamerverkiezingen hebben wij de partijprogramma's bestudeerd en alle voor luchtvaart relevante standpunten samengebracht in een [kieswijzer](#). Dit om het mensen gemakkelijker te maken om het onderwerp luchtvaart mee te laten wegen in hun uiteindelijke keuze in het stembokje.





Klimaatmars

Op 26 oktober liep Stichting S4R mee met de klimaatmars in het luchtvaartblok.

Oproep tot MKBA voor luchtruimherziening

'Bij grote projecten die de toekomst van een gebied bepalen is de MKBA [Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse] verplicht' zo stelt de Rijksoverheid op haar [website](#). Dit lijkt zo vanzelfsprekend. Immers, ruimte is schaars en ieder stukje Nederland dient meerdere belangen. Zonder goede schets en afweging van deze belangen kan geen gebalanceerde en verdedigbare besluitvorming plaatsvinden. Toch is dat precies wat er gebeurt bij de herziening van het Nederlandse luchtruim: er is geen MKBA gepland. Om dit bestuurlijke manco aan de kaak te stellen, hebben wij een [brief](#) gestuurd naar minister Tieman en staatssecretaris Tuinman. Hierin boden wij een uitgebreide onderbouwing van de beleidsmatige en procedurele onmisbaarheid van een MKBA. Wij hebben de bewindslieden verzocht deze analyse alsnog te laten uitvoeren en gewaarschuwd dat zij met het negeren van de eigen regels het risico lopen op de kwalificatie van onbehoorlijk bestuur. Ook dit verzoek is door de bewindslieden naast zich neergelegd.

Rapport Adviescommissie en reactie S4R

Op 18 november bracht de Adviescommissie haar rapport uit, nadat wij met de overige Klankbordgroepleden de avond tevoren door de voorzitter van de commissie waren ingelicht over de conclusies. Naar onze mening heeft de commissie haar opdracht serieus en gedegen uitgevoerd. Het is terecht dat de commissie stelt dat de effecten op de leefomgeving beter in beeld moeten worden gebracht voordat definitieve besluitvorming plaatsvindt en dat ook puur het aantal vliegtuigen dat overvliegt een bron van overlast is. Maar wij constateren dat er ook een aantal blinde vlekken zijn in hun rapport, waaronder grote effecten op de leefomgeving door verschuiving van routes en het ontbreken van een onderbouwing voor laagvliegen over kwetsbare gebieden en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Onze volledige analyse is [hier](#) te lezen.



Aansluiting bij Stay Grounded

Stichting S4R: voor een luchtvaart die ons past heeft zich aangesloten bij [Stay Grounded](#), een wereldwijde netwerkorganisatie van organisaties die zich inspanssen voor een betere balans tussen luchtvaart- en andere belangen.

Nieuwsbrief en communicatie

Onze achterban hielden wij op de hoogte van de ontwikkelingen met onze nieuwsbrief, die wij verspreidden in januari, februari, maart, mei, juli, oktober en december. Daarnaast hielden wij hen ook op de hoogte via wekelijkse berichten op social media: [LinkedIn](#), [Bluesky](#), [Facebook](#) en [Instagram](#).

Op LinkedIn publiceerden wij ook uitgebreidere artikelen, zoals bijvoorbeeld [Welke wal kan de ongebreidelde groei van de luchtvaart keren?](#) naar aanleiding van de 42^e ICAO Assembly.

Lokale communities

De lokale afdelingen (communities) zijn sinds het officieel wegvallen van de vierde aanvliegeroute minder actief. Er is nog wel uitwisseling via online groepen over online acties rond de huidige hinder en lokaal inspreken rond luchtvaart en gezondheid.

Samenwerking en afstemming

Wij hebben gesprekken gehad met verschillende organisaties en experts op het gebied van luchtvaart, milieu en gezondheid om inzichten te delen, verbanden te smeden en mogelijkheden voor gezamenlijke activiteiten te verkennen.

Lobby

Om onze standpunten en inzichten onder de aandacht te brengen van bestuurders en volksvertegenwoordigers in de verschillende bestuurslagen hebben wij ook in 2025 met diverse van hen gesprekken gevoerd, brieven geschreven, en de indiening van moties ondersteund.



Woo-verzoeken

Wij hebben in 2024 drie Woo-verzoeken (verzoeken tot verstrekking van informatie in het kader van de Wet open overheid) ingediend, die in 2025 zijn behandeld:

- Verzoek tot openbaring van de opdrachtomschrijving voor het opstellen van het PlanMER voor de Luchtruimherziening en de Aanvulling hierop. Deze informatie is uiteindelijk verstrekt.
- Verzoek tot openbaring van de volledige onderbouwing van de grens van 1800 meter waarboven vliegtuigen directe routes over kwetsbare gebieden mogen kiezen. Er is geen volledige inzage in relevante documenten gegeven en hierover loopt op het moment van schrijven een beroepsprocedure.
- Verzoek tot openbaarmaking van documenten over de positie van Nederland in de ICAO ([International Civil Aviation Organization \(ICAO\)](#)) bij het verlengen van de Balanced Approach regulering en de toepassing voor Schiphol. Niet alle gevraagde documenten zijn openbaar gemaakt, maar uit capaciteitsoverwegingen is besloten om geen bezwaar te maken.

In 2025 hebben wij opnieuw enkele Woo-verzoeken ingediend:

- Verzoek tot het vrijgeven van geografische bestanden met gegevens over geluidsbelasting door luchtvaart voor heel Nederland. Dit verzoek is afgewezen, waartegen bezwaar is gemaakt. Deze procedure loopt op het moment van schrijven nog.
- Verzoek tot vrijgeven van informatie omtrent het besluit om de vierde route niet door te laten gaan. Hier is op het moment van schrijven nog geen besluit over genomen.

Juridische verkenning en acties

Begin 2025 is een verkenning van de juridische beroepsmogelijkheden tegen het aanwijzen van een vierde aanvliegroute afgerond. Kort daarna werd het besluit om af te zien van de vierde route bekendgemaakt.

Medio 2025 heeft S4R een kritische zienswijze ingediend en daarna met andere organisaties beroep aangetekend bij de Raad van State tegen het spoed-Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol. Met dit besluit worden 478.000



jaarlijkse vluchten waarvan 27.000 in de nacht gelegaliseerd. De balans tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaart wordt hiermee niet hersteld zoals ook de rechter in 2024 al vroeg. Als deze aantallen vluchten een wettelijke status krijgen, wordt het moeilijker om de hinder en vervuiling aan te pakken. Op 7 november was er een [regiezitting](#) in deze zaak. De zitting duurde uren, maar was van begin tot eind verhelderend voor de toehoorders. Scherpe vragen van de staatsraden ontleedden semantische spelletjes van de kant van I&W, maakten duidelijk dat onder het “anticiperend handhaven” geluidsnormen geen rol meer spelen, en benadrukten dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen staande praktijk en juridische kaders. Tegen het eind benoemde de voorzitter expliciet de mogelijkheid dat het spoed-LVB vernietigd zal worden en zette aan tot een bespiegeling op de situatie die in zo’n geval ontstaat. De Raad van State heeft ten tijde van het schrijven nog geen uitspraak gedaan.

Fondsenwerving

Een oproep tot donaties in december 2024 heeft een hartverwarmende respons opgeleverd, die voldoende was voor het dekken van alle kosten van het bovenstaande en enige reserve. Een nieuwe oproep in december 2025 heeft opnieuw tot een mooie opbrengst geleid, die de continuïteit van onze activiteiten ondersteunt. Een volledige verantwoording wordt in ons Financieel Jaarverslag 2025 geboden, dat in het eerste kwartaal van 2026 wordt gepubliceerd op de [website](#) van Stichting S4R.

Publicaties

Stichting Stop4deroute/S4R: *voor een luchtvaart die ons past* heeft in 2025 weer verschillende publicaties uitgebracht, namelijk:

- Rapport [“Klimaatimpact Luchtvaart - getallen in perspectief”](#), dat de onwaarschijnlijk grote klimaatimpact van Nederlandse luchtvaart in beeld brengt. Hoewel luchtvaart slechts 1,3 promille van alle persoonlijke reisbewegingen verzorgt en het vervoer van vracht over water en weg honderden keren zo groot is, is luchtvaart verantwoordelijk voor 40% tot 59% van de totale klimaatimpact van de huidige Nederlandse mobiliteit en goederenvervoer, gemeten over een periode van 100 jaar. En als we kijken naar de klimaatopwarming over de komende 20 jaar, dan is dit maar liefst



70% tot 83%! Het rapport, dat gebaseerd is op CBS-gegevens uit 2023 en gebruik maakt van internationaal erkende en veelgebruikte rekenkaders, ontkracht zo het heersende beeld dat de klimaatimpact van luchtvaart relatief beperkt zou zijn. Een Engelstalige samenvatting is gedeeld met internationale zusterorganisaties.

- Manifest [“Gezondheid en Luchtvaart”](#). Luchtvaart heeft door geluidsoverlast en luchtverontreiniging impact op de gezondheid van mensen. Het vliegverkeer is de afgelopen tientallen jaren enorm toegenomen, maar het laatste integrale advies naar de effecten hiervan is meer dan een kwart eeuw geleden gegeven. Burgers, gezondheids- en maatschappelijke organisaties zijn bang dat omwonenden en werknemers ernstige gezondheidsrisico's lopen die we niet goed in kaart hebben. Het is hoog tijd voor een nieuw onafhankelijk advies op de Nederlandse situatie. Daarom roepen in totaal 24 maatschappelijke organisaties de Tweede Kamer en het kabinet op om de Gezondheidsraad weer een goed onafhankelijk advies met aanbevelingen te laten maken.
- Factsheet [“Luchtvaart uit balans”](#) (enkele malen bijgewerkt) Deze biedt een handzaam overzicht in 2 kantjes A4 van relevante feiten over de onbalans tussen de kosten en baten van een luchtvaartsector die veel te groot is voor ons land, waar de bevolking, natuur en klimaat onder lijden. De factsheet is ter onderbouwing voorzien van talloze verwijzingen naar rapporten, wetenschappelijke artikelen, overheidsdocumenten, etc.

Media

In 2025 verschenen er weer diverse stukken van onze hand in landelijke kranten, werden wij geïnterviewd, of werd er over onze acties geschreven:

24 januari: [Verhuizen voor de hobby van minister Madlener - NRC](#)

28 januari: [Naast burgers worden nu ook provincies en gemeenten buitenspel gezet bij vierde aanvliegeroute - Nieuwsblad De Kaap | Nieuws uit de gemeente Utrechtse Heuvelrug](#)

29 januari: Interview op radio Eemland 1.



1 februari: Artikel AD [Actievoerders roepen op tot protest tegen omstreden nieuwe vliegroute Schiphol: 'Het is nu erop of eronder' | Vierde route Schiphol over Utrecht | AD.nl](#)

4 februari: Veel belangstelling in pers, o.a. [Actiegroep slaat alarm in brandbrief over vierde aanvliegroute naar Schiphol: "Het gaat om ons!" - NH Nieuws](#)

21 februari en daarop volgende dagen: artikelen in diverse media:

<https://www.gelderlander.nl/utrecht/stop4deroute-is-blij-dat-vierde-aanvliegroute-er-niet-komt-maar-die-vliegtuigen-hangen-toch-ergens-in-de-lucht~ad20c0da/>, De Gelderlander

<https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3856609/kabinet-zet-streep-door-nieuwe-aanvliegroute-over-utrecht>, RTV Utrecht

<https://nos.nl/regio/utrecht/artikel/607602-kabinet-zet-streep-door-nieuwe-aanvliegroute-over-utrecht>, NOS

<https://www.gld.nl/nieuws/8275020/luid-gejuich-en-opluchting-bij-tegensanders-aanvliegroute-boven-gelderland>, Omroep Gelderland

<https://www.soestercourant.nl/lokaal/politiek/1139880/kabinet-ziet-af-van-vierde-aanvliegroute-schiphol>, Soester Courant

<https://nhgooi.nl/nieuws/6397853/nieuwe-indeling-luchtruim-betekent-voor-vliegherrie-boven-hoofd>, Streekomroep NH Gooi

<https://www.molenkruier.nl/nieuws/nieuws/416630/vierde-aanvliegroute-schiphol-van-de-baan-fijn-dat-er-nu-zeke>, De Molenkruier

<https://rtvrondevenen.nl/2025/02/24/geen-vierde-aanvliegroute-schiphol-de-ronde-venen-blij-met-besluit/>, RTV Ronde Venen

<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/345907/streep-door-vierde-aanvliegroute-schiphol-wat-betekent-dit-voor-noord-holland>, NH Nieuws

<https://www.volkskrant.nl/economie/kabinet-ziet-af-van-vierde-aanvliegroute-schiphol~bldeea66/>, De Volkskrant 2 April: Opinie artikel op [Joop.nl](#) [Nieuwe ambtseed voor rijksambtenaren geldt ook voor luchtvaart - Joop - BNNVARA](#)

29 mei: Opiniartikel op [Joop.nl](#) [We falen collectief voor de marshmallowtest - Joop - BNNVARA](#)

2 juni: [Nieuwe missie voor Stop4deroute | EEMLAND](#)

16 juli: [Stop4deroute gaat door als Stichting S4R met een nieuwe missie](#), Nieuwsblad De Kaap.



7 september: [weegt het recht op slaap niet zwaarder dan geld verdienen met vliegvakanties?!](#), Trouw

10 september: [Opinie: Wegkijken van de gezondheidsimpact van luchtvaart is geen optie meer](#), de Volkskrant

19 oktober: [Tweede Kamerverkiezingen en overzicht partijstandpunten luchtvaart](#), Nieuwsblad De Kaap en andere lokale kranten

20 december: [Adviescommissie: gevolgen nieuwe vliegroutes slecht onderzocht](#), Nieuwsblad De Kaap en andere lokale kranten