

## Inspraakreactie op

Fase 1) Het is allemaal te langzaam, te weinig en te laat. Het gehele plan straalt aan alle kanten uit "pappen en nathouden" zodat de luchtvaartsector maar gewoon door kan gaan met zijn egoïstische verdienmodel. Het probleem is niet opgelost met minder nachtvluchten of met nachtvluchten die iets minder geluid maken. Van 1 toestel over je woning wordt je al wakker en kan de slaap voor de gehele nacht verstoord worden. De schade aan gezondheid (hoge medische maatschappelijke kosten) en schade aan de productiviteit of voor scholieren (minder goed werken of de mogelijkheid goed op school te leren) op een dag na een slechte nachtrust wordt niets geschreven. De schade die dit financieel betekent is al helemaal niet meegewogen.

De enige manier om mensen en kinderen rondom een luchthaven weer normaal te kunnen functioneren is na 20:00 uur geen vluchten meer en voor 8:00 uur niet starten. Het tast het verdienmodel aan, maar vermindert medische en maatschappelijke schade aanzienlijk. Dus niet iets stillere vliegtuigen, maar geen vliegtuigen in de avond, nacht en vroege ochtend.

Fase 2) 'Stillere' vliegtuigen werken niet. Dat is al lang aangetoond. Die paar decibel minder, zijn niet voldoende om mensen te laten slapen. Het gaat van bulderend lawaai, naar ietsje minder bulderend lawaai. Hoe wordt dit gehandhaafd? Daar zou een duidelijke normstelling voor moeten beschreven met harde sancties. Zoiets als: Een maal overtreden is een week niet vliegen. twee maal overtreden is een maand niet vliegen en drie maal is de vergunning voor een kalenderjaar kwijt. Dat zou werken. Een boete van een paar tientjes niet. Mogelijk een boete aan alle individuele burgers die overvlogen zijn, maar dan betekent dat een paar tientjes aan iedere bewoner in een overvlogen gebied. Iets duurder maakt geen verschil. Strenge sancties wel.

Het maakt de omwonenden niet uit hoeveel de vliegmaatschappijen betalen. Ook duurdere vluchten maken evenveel lawaai. Schiphol is nu een erg goedkoop en wordt iets minder goedkoop. Maak Schiphol gewoon even duur als andere vliegvelden in Noord - West Europa. Het geeft niet als KLM en Transavia in hun verdienmodel worden geschaad. Het zijn bedrijven die als een parasiet op de Nederlandse economie teren. De schade die ik eerder beschreef is vele malen groter dan het verdiende geld dat deze bedrijven zeggen te realiseren.

Voor de preferente banen gebruiken is fijn voor bewoners onder routes naar en van minder preferente banen, maar we hebben afgelopen jaren gezien dat de luchtverkeersleiding altijd wel een reden heeft om daar van af te zien. En de overlast wordt dan van de ene bewoner naar de andere bewoner verschoven. Het zijn allemaal burgers met burgerrechten hè!

Nieuwe toestellen zijn niet per definitie stiller en zuiniger. Misschien wel per passagier, maar daar merkt een omwonende niets van.

Minder vluchten in de nacht. U noemt max 27.000 dat is 3.000 meer dan in 2023 waarvan ik begreep dat er 24.000 nachtvluchten waren. Ik zie dat als voorbeeld van misleiding. Ik zou graag eerst willen definiëren wanneer we vinden dat een vlucht de slaap kan verstoren. Een deel van onze bevolking is jonger dan 12 jaar en gaat rond 19 a 20 uur naar bed. Dan moet het stil zijn. Punt. En opstaan doen we veelal tussen 6:30 en 8:30. Laten we redelijk zijn en 08:00 uur als einde van de nacht hanteren. Tussen 20:00 en 08:00 moet het stil zijn. Dus niet minder vluchten, maar geen vluchten is het enige dat acceptabel is.

Fase 3. Een gedeeltelijke nachtsluiting. Wat is gedeeltelijk. Weer een vage norm die niet te handhaven is. Een kwartiertje tussen 2 en half 3 is ook gedeeltelijk. Hou daar nou eens mee op en definieer wat je wil vastleggen en handhaven en zet ook neer wat de sanctie is. Dan kunnen we

inhoudelijk reageren. Niet 'gedeeltelijke nachtsluiting', maar 'gehele nachtsluiting' tussen 20:00 en 08:00 gaat geluidsoverlast oplossen voor mensen die 's nachts slapen. Voor mensen die door nachtdienst overdag moeten slapen zou ook een oplossing moeten komen. Ga daar alstublieft ook iets voor organiseren.

Voor alle fasen:

Een duidelijke normstelling is cruciaal voor het handhaven van nieuwe regels.

Wat zijn de 'meest lawaaiige toestellen' die geweerd gaan worden? Geef een handhaafbare definitie. Minder gebruik van startbanen bij dichtbevolkte gebieden. Wat is "minder"? Noem harde getallen. Die zijn te handhaven en beschrijf concrete sancties die op een overtreding volgen. Bijvoorbeeld zoals ik eerder schreef.

"Minder" nachtvluchten is geen oplossing. Alleen helemaal stoppen tussen 20:00 en 08:00 geeft kinderen en burgers echte nachtrust.

Om de bereikbaarheid van de luchthaven goed te houden, zouden transfervluchten zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Van Stockholm (1x overlast bij opstijgen) naar Parijs (1x overlast bij landen) hoeft niet via Schiphol (2x overlast: landen en opstijgen). Doe dat maar direct. Halveren van het aantal vluchten levert pas de nodige extra rustmomenten op. 10% zogenaamde vermindering t.o.v. een aantal dat nu al niet gehaald wordt is een wassen neus. Daar hebben omwonenden niets aan. Treed op als overheid die normen stelt en niet als een lobby organisatie die een verdienmodel beschermt.

Slotconclusie: we leven in een relatief klein land met bijna 18 miljoen mensen. We kunnen niet de grootste landbouwexporteur, de grootste distributeur en de facilitator van de op 3 na grootste luchthaven te zijn om welvarend te kunnen leven. We hoeven geen enorme luchthaven in ons kleine land te hebben. De Zuid Duitse stad München is ongeveer net zo groot als de regio Amsterdam, is zeker zo welvarend en economisch net zo succesvol, maar heeft een luchthaven die maar een fractie omvat van de luchthaven Schiphol. Een te groot Schiphol kan dus best een stuk kleiner zonder dat we daar economisch aan onderdoor zullen gaan. Sterker nog, de nevenschade die door de luchtvaart wordt veroorzaakt neemt ook af en per saldo worden we daar beter van.

Dus geen nieuwe regel voor anders aanvliegen, maar gewoon substantieel minder vliegen is de enige weg uit deze ellende. Bijkomend voordeel is dat we dan gelijk minder giftige stoffen over ons land uitstoten en onze CO2 reductie beter realiseren kunnen. Dat is goed voor alle inwoners.

En sancties vanuit de VS. Prima Als KLM hier minder mag vliegen dan daar natuurlijk ook. Verwelkom die sancties, dan helpen we omwonenden van Amerikaanse vliegvelden ook gelijk.