

Doelstelling initiatiefwet

In het kort betreft de doelstelling overlastbeperking voor omwonenden. Dit is uiteraard een nobel streven. Naar mijn stellige overtuiging is er vrijwel niemand die deze doelstelling niet zal onderschrijven. Derhalve zou deze bijna als triviaal betiteld kunnen worden.

Invulling doelstelling

De doelstelling is niet nieuw. Luchthavens bevinden zich meestal in (dicht)bevolkte gebieden en door het operationeel/technisch noodzakelijke uit- en aanliegpad zullen bewoonde gebieden hier meer of minder last van hebben. Met dat meer mensen last hebben van de luchtvaart zal de druk op overlastmitigerende maatregelen toenemen. Los van het feit dat de mate van overlast arbitrair is en het aanlokkelijk is om maar te klagen valt niet te ontkennen dat er met meer vliegbewegingen meer overlast komt. Daarom is men eigenlijk in de luchtvaartsector continu bezig met het minimaliseren van de overlast. Of het nu geluid of uitstoot betreft. De uit- en aanliegpaden worden regelmatig bijgesteld om woonkernen te ontwijken, het uitklimpad is ook aan verandering onderhevig. Soms betekent dat het verleggen van het probleem waarbij het netto effect wel negatief is maar waarbij anderen overlast zullen ervaren. Luchtvaart en omwonenden hebben elkaar in veel gevallen nodig vanwege de bijbehorende economische activiteit resulterend in werkgelegenheid. Ook indirecte werkgelegenheid is hierbij belangrijk en mag niet uit het oog verloren worden. Dus in dit geval zal de invulling van de doelstelling een goede en faire afweging moeten zijn tussen de kosten en de baten. Maw welke schade (kosten) aan o.a. de economische activiteit, werkgelegenheid en daarmee ook welzijn zal er ontstaan door dit nachtregime door te voeren en welke baten (vermindering overlast) vallen er dan op te tekenen.

Zeker valt te stellen dat voor netwerkcarrier KLM de schade enorm zal zijn. Veel lange afstandsvliegtuigen komen vroeg, aan de rand van de nacht, binnen waarbij een aanzienlijk deel van de passagiers zal gaan overstappen op andere vluchten. Deze overstappers zijn belangrijk omdat zij de vluchten van en naar Nederland economisch mogelijk maken. Sterker geformuleerd: zonder overstappers bestaat KLM niet, is er een veel mindere bereikbaarheid van ons land en een mindere bereikbaarheid van de rest van de wereld voor ons als inwoners van Nederland. Aangezien er minder uren beschikbaar zullen zijn in de resterende dag zal de maatregel (het 'middel') negatieve effecten hebben op het aantal mogelijke vluchten, het netwerk en daarmee werkgelegenheid en economische activiteit.

Deze vorm van invulling is daarmee veel te stringent, inflexibel en houdt geen enkele rekening met de verbindende functie die KLM heeft met de rest van de wereld.

Doel en middel

Het nachtregime kent al zeer stringente bepalingen juist om die overlast te beperken. Vluchten die later gepland staan mogen nu al niet voor bepaalde tijden landen want daar staan grote boetes op. Piloten moeten daar al zeer nauwkeurig rekening mee houden.

Zoals ook zeer nauwkeurig rekening gehouden wordt met de overlast. Dat doet men door het vliegp pad zo stil en economisch mogelijk uit te voeren. Zeker bij aankomst is dat heel goed te doen zolang de verkeersleiding daar niet verstorend in optreedt. Zij kunnen soms niet anders, dat is geen onwil, omdat zij vele vliegtuigen moeten accommoderen en niet iedereen derhalve het ideale pad zal kunnen vliegen. Maar daar liggen nog wel mogelijkheden. Daar wordt ook aan gewerkt. Zeker bij de nachtarivals wordt al ver omgevlogen (tot wel 5 minuten langere vliegtijd, wetende dat we met zo'n 15 minuten vliegen Nederland uit zijn vanaf Schiphol) met een zo ideaal mogelijk dalpad waarbij het minimale motorvermogen nodig is met als gevolg een zo stil mogelijke nadering.

Het doel en middel zijn in die zin met elkaar in overeenstemming dat het de geluidsoverlast in de nachtelijke uren zal wegnemen maar dat op geen enkele manier rekening wordt gehouden met de nevenschade. Dit probleem is breder dan alleen geluidsoverlast en daar lijkt deze initiatiefwet geen rekening mee te houden en geeft een eendimensionale kijk op de problematiek.

Alternatieven; mildere houding voor aankomend verkeer

Alternatieven zullen gezocht moeten worden in een ongoing verlegging van de uit- en aanvliegprofielen. Daarnaast komen er steeds meer stillere vliegtuigen in omloop. Daar zijn wel grote investeringen voor nodig. Door het nachtregime in te perken neemt de verdien capaciteit van de KLM-groep af en zal steeds moeilijker geïnvesteerd kunnen worden in nieuwe dure vliegtuigen waarmee de geluidsoverlast ook overdag omlaag kan. Er zou wel een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen vertrekkend en aankomend verkeer aangezien aankomend verkeer per definitie minder overlast verzorgt omdat het motorvermogen laag is. Maw het betreft aanbeveling om voor aankomend verkeer milder te zijn dan voor vertrekkend verkeer.