

Beek, 11 februari 2021

Geachte lezer,

Gelezen hebbende het voorstel van wet van het lid Kröger tot wijziging van de Wetluchtvaart in verband met het opnemen van een verbod op nachtvluchten, maak ik bezwaar tegen de inhoud en de strekking van het voornemen om alle vliegvelden in Nederland tussen 23.00 lokale tijd en 06.00 uur lokale tijd restricties ten aanzien van het gebruik op te leggen.

De luchtvaart in het algemeen en de vakantiesector in het bijzonder ondergaan zeer zware tijden. Om deze sector thans extra restricties op te leggen is ethisch onverantwoord. Waar luchtvaartmaatschappijen enerzijds worden ondersteund door overheidsgaranties kan het niet zo zijn dat deze commerciële partijen anderzijds de kans wordt ontnomen om, zodra het mogelijk is, de opgelopen schade in te lopen. Het voorstel van het lid Kröger mag in dat licht prematuur worden genoemd.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 legt minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat de basis voor de periode na de crisis. In deze Luchtvaartnota 2020-2050 wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan het terugdringen van geluidsoverlast alsmede het reduceren van andere emissies. Er is ruim aandacht voor het creëren van een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving én het verduurzamen van de luchtvaart. Het voorstel van het lid Kröger mag in dat licht als onnodig worden bestempeld.

Een zeer belangrijk element uit de Luchtvaartnota 2020-2050 is het publieke belang dat de luchtvaart veilig is, zowel in de lucht als op de grond. In dat kader dient gekeken te worden naar het verwerven en in stand houden van kennis, kunde en vaardigheden van piloten. Om deze vaardigheden op peil te houden zijn nachtvluchten tussen de genoemde tijdstippen noodzakelijk. In de praktijk zullen dit geen grote aantallen zijn maar het besturen van een vliegtuig in de nacht hoort bij het vak en dient beoefend te kunnen worden. Ook om bepaalde bevoegdheden geldig te houden dient het Nederlandse luchtruim beschikbaar te zijn in de genoemde uren. Het voorstel van het lid Kröger mag in dat licht als onveilig worden bestempeld.

Met name voor de luchthavens aan de grens van ons land ontstaat een getordeerd level playing field. Luchtvaartmaatschappijen, zowel in het passagiers- als vrachtvervoer maar ook de luchtvaart-taxibedrijven zullen uitwijken naar luchthavens over de grens als een vlucht dient te worden uitgevoerd in of nabij de genoemde uren. Luchtvaart is afhankelijk van veel factoren en de vluchtuitvoering is geen exacte wetenschap. De marges van verdienste zijn klein, het is dus belangrijk dat maatschappijen hun vloot efficiënt kunnen inzetten en met de kennis dat de planning niet altijd gehaald kan worden, zijn buffers nodig in de vluchtuitvoering. Het voorstel van het lid Kröger neemt deze buffers weg en zorgt voor een uitwijk naar buitenlandse luchthavens en de creatie van een getordeerd level playing field.

In veel Europese landen is het vliegen tussen 23.00 en 06.00 toegestaan. Vaak zijn hier restricties aan verbonden met betrekking op het gewicht en de geluidsproductie van het vliegtuig. Door dergelijke vluchten te verbieden wordt het level playing field nog meer ten nadele van de Nederlandse luchtvaart aangetast. Dat is niet acceptabel.

## PlaneTime

P.O. Box 271  
6190 AG BEEK  
The Netherlands

[www.planetime.nl](http://www.planetime.nl)  
[info@planetime.nl](mailto:info@planetime.nl)

VAT Number NL001813017B66  
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005  
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05  
BIC INGBNL2A



De twee hierboven genoemde argumenten zijn aanleiding voor met name vrachtmaatschappijen hun operatie te verplaatsen naar buitenlandse luchthavens. In het specifieke geval van Maastricht ligt een verhuizing naar Luik voor de hand. Naderingen naar de luchthaven van Luik vinden voor een zeer groot deel plaats door en vlak langs het Nederlandse luchtruim. Het voorstel van het lid Kröger zorgt voor een verplaatsing van de operatie van Maastricht naar Luik en daardoor geenszins voor een mindering van de nachtelijke overlast voor Nederlandse gezinnen in de grensstreek. Het zorgt wel voor een afname van de werkgelegenheid in eigen land en kan daarmee worden geclassificeerd als het schoonvegen van het eigen straatje en/of het trekken van de Nimby-kaart waarbij Nimby hier staat voor "Not in My Back Yard". Een voorstel zoals door het lid Kröger wordt voorgesteld dient in dat licht, in Europees verband besproken en gewogen te worden.

Luchtvaart is een dynamische activiteit. Flexibiliteit ontbreekt evenmin. In dat opzicht is het denkbaar om op de genoemde uren, afwijkende naderings- en vertrekprocedures te introduceren, teneinde eventuele hinder zoveel mogelijk te beperken. In het Ontwerp Voorkeursbesluit Luchtruimherziening wordt in dat verband ook geopteerd voor het gebruik van naderings- en vertrekbuizen, met gebruikmaking van de modernste technieken.

De ontwikkelingen in de luchtvaart op het gebied van hinderreductie volgen elkaar in hoog tempo op. In Nederland zijn intussen de eerste elektrisch aangedreven toestellen operationeel in de sector General Aviation. Deze ontwikkelingen zullen worden doorontwikkeld naar de grote commerciële luchtvaart. Het aan banden leggen van de luchtvaart werkt belemmerend voor deze ontwikkelingen en is meer dan ongewenst.

Een algemeen en niet specifiek verbod houdt geen rekening met de gerechtvaardigde belangen van piloten, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens.

Ik verzoek u deze maatregel niet in te voeren om redenen genoemd.  
Vriendelijke groetend.



Simon Paul  
Eigenaar

## PlaneTime

P.O. Box 271  
6190 AG BEEK  
The Netherlands

[www.planetime.nl](http://www.planetime.nl)  
[info@planetime.nl](mailto:info@planetime.nl)

VAT Number NL001813017B66  
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005  
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05  
BIC INGBNL2A

