

De Werkgroep Red Gelderland steunt de initiatiefwet van Suzanne Kröger voor een verbod op nachtvluchten volledig.

Een verbod op nachtvluchten betekent een belangrijke stap om de luchtvaart in lijn te brengen met artikel 21: Milieu van de Nederlandse grondwet. 'De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.'

De omwonenden van een luchthaven krijgen dan wat hun al decennialang is onthouden: een ongestoorde nacht-rust.

Slaapverstoring kan tot zeer ernstige gezondheidsproblemen leiden. De maatschappelijke kosten hiervan zijn nooit meegenomen in een MKBA. Om een verbod op nachtvluchten ook economisch te onderbouwen, zou een dergelijke MKBA alsnog kunnen worden opgesteld.

Vliegtuiggeluid wordt als hinderlijker ervaren dan het geluid van wegverkeer en treinen, wat mag blijken uit de gezondheidsnormen van de Wereld GezondheidsOrganisatie, WHO. Deze liggen voor vliegtuigen zo'n 9dB Lden lager dan die voor het geluid van treinen en auto's, waarbij elke 3dB meer een verdubbeling van de geluidservaring betekent. De Werkgroep Red Gelderland pleit voor de invoering van de WHO-normen zoals geformuleerd in 'Environmental Noise Guidelines for the European Region'¹ uit 2018 als wettelijke maxima in Nederland.

Bovendien worden mensen niet wakker van jaargemiddelden qua geluid waarmee wordt gerekend, maar van dat ene vliegtuig dat veel herrie maakt.

Nachtvluchten zijn vaak vrachtluchten. En die worden veelal uitgevoerd met oudere en lawaaiigere vliegtuigen. Een voorschot nemen op stillere vliegtuigen, zoals in de 'Luchtvaartnota 2020-2050' wordt gedaan is puur wensdenken, aangezien volledige vlootvernieuwing niet binnen deze periode gerealiseerd zal worden.

De luchtvaartsector zal klagen over de kosten die het niet langer drie maal daags op en neer vliegen naar zonbestemmingen rond de Middellandse Zee met zich meebrengen. Dan moeten de prijzen voor dergelijke vluchten maar omhoog. Het kan niet zo zijn dat de vakantielust van de een, structurele slaapverstoring van vele anderen met zich meebrengt.

Voor veel vluchten is het beslist niet noodzakelijk dat ze tussen 23.00 en 06.00 uur op Schiphol landen of vertrekken. Uiteraard moeten nachtvluchten in noodsituaties en hulpverlening blijven kunnen. Hierin voorziet de initiatiefwet dan ook.

Op een aantal andere luchthavens in Europa worden al geen of slechts zeer beperkt nachtvluchten uitgevoerd. Het zou Nederland sieren om in tegenstelling tot bij de invoering van een vliegbelasting, dit keer tot de Europese voorhoede te behoren.

1 https://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1

De afgelopen decennia heeft het belang van de luchtvaartsector geprevaleerd en Schiphol kon vrijwel onbeperkt groeien. Dit ging steeds meer ten koste van onder meer het welzijn van de omwonenden, terwijl die extra vluchten geen tot nauwelijks een toegevoegde economische waarde hadden, getuige onder meer het rapport 'Mainports Voorbij' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur uit 2016.²

Het tijdpad naar de ingangsdatum van het verbod op nachtvluchten geeft de luchtvaartsector ruim voldoende de mogelijkheid om oplossingen te bedenken en door te voeren. De wettekst zou zelfs 'uiterlijk' op de eerste dag van het vijfde jaar of 'zoveel eerder als mogelijk' mogen bevatten. Immers, nog vijf jaar slaapverstoring na invoering van de wet biedt de omwonenden weliswaar een stip op de horizon, maar is nog lang als je vrijwel elke nacht te maken hebt met slaapverstoring.

Het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden dient te worden bepaald op basis van actuele peilingen in plaats van definities en berekeningen waarbij de luchtvaartsector deze cijfers altijd omlaag weet te toveren. Ook al betreft het in de provincie Gelderland geen ernstige slaapverstoorden, toch leiden ook hier nachtvluchten van Schiphol, zij het incidenteel, tot slaapverstoring.

In Gelderland vinden overigens ook al de nodige oefeningen van de Luchtmacht plaats met laagvliegende en zeer lawaaiïge helikopters (Apaches en Chinooks) en Hercules-vliegtuigen.

De Werkgroep Red Gelderland is, net als bij Charles de Gaulle, voorstander van een moratorium op nieuwe nachtslots dat direct in werking treedt na publicatie van de wet in de Staatscourant. Slots die komen te vervallen mogen niet opnieuw worden uitgegeven.

Met een verbod op nachtvluchten wordt tevens een belangrijke stap gezet in het terugbrengen van zowel de kwantiteit als kwaliteit van het aantal vluchten. Meer snelle, betaalbare, internationale (nacht)treinen en (elektrische) bussen kunnen voor vele Europese bestemmingen een prima alternatief voor nachtvluchten zijn, waarbij Schiphol kan fungeren als multi-modale hub.

Namens de Werkgroep Red Gelderland,
Marjolein Rotsteeg
15 februari 2021

² https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_mainports_voorbij_voor_website.pdf