

Zienswijze op:

Voorstel van wet van het lid Kröger tot wijziging van de Wet Luchtvaart in verband met het opnemen van een verbod op nachtvluchten

Algemene opmerkingen

KCCA is in principe (onder voorwaarden van de hieronder genoemde aanpassingen) positief over het initiatief-wetsontwerp over het verbod op nachtvluchten. Dit stelt eindelijk de gezondheid van omwonenden van Schiphol centraal. Opeenvolgende kabinetten en ministers hebben dat niet gedaan. Vliegtuiglawaai in de nacht leidt tot slaapverstoring en gezondheidsschade, blijkt uit onderzoeken van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de GGD. Nu wordt dit probleem eindelijk aangepakt.

KCCA hoopt dat dit wetsontwerp het eerste is in een reeks wetsontwerpen die de gezondheid van omwonenden centraal zet.

Het verbod op nachtvluchten kost luchtvaartmaatschappijen geld. Om dat te compenseren gaat het initiatief-wetsvoorstel uit van een kleine verhoging van de ticketprijzen. KCCA is ervan overtuigd dat mensen die 's nachts geen vliegtuigen over hun woning krijgen best bereid zijn om iets extra's te betalen om ongestoorde nachtrust ook voor die 40.000 omwonenden mogelijk te maken. Je zit toch een stuk prettiger in je vliegtuigstoel op weg naar je vakantiebestemming als je weet dat je geen omwonenden wakker vliegt.

Specifieke opmerkingen

1. Artikel 8.1ab:

- a. De nieuwe definitie van de nacht (23:00 – 06:00 u) is strijdig met de huidige regeling in het Luchthavenverkeersbesluit, dat nu 32.000 nachtvluchten toestaat in de nachtperiode van 23:00 – 07:00 uur. Daarmee gaat het in tegen de afspraken uit het verleden waarin de definitie van de nachtperiode voor de luchtvaart aan dezelfde regels is gebonden als voor ander lawaai. Dat is ter bescherming van de gezondheid van omwonenden.
- b. Bovendien is de nieuwe definitie van de nacht (23:00 – 06:00 u) strijdig met de intentie van het wetsvoorstel (zoals verwoord in de Memorie van Toelichting, maar ook meerdere malen door initiatiefnemer uitgesproken in de Tweede Kamer) om de luchtvaartsector eindelijk als 'normale sector' te gaan behandelen; voor de industrie, horeca, burengerucht en andere vormen van overlast geldt de nachtperiode van 23:00 – 07:00 uur. Het is inconsistent om de luchtvaartsector nu juist niet als gewone sector te gaan behandelen, want dat schept precedenteren voor de toekomst.
- c. Tenslotte wordt de huidige definitie van de nacht (23:00 – 07:00 u) ook in het vandaag gepubliceerde Ontwerp Wijziging LVB in artikel 4.1.3. bevestigd.

2. Een groot deel van de verboden nachtvluchten verschuift naar de randen van de dag. Dit leidt tot meer inzet van de secundaire banen, die in nóg dichter bevolkt gebied liggen en die op dit moment beschermd worden door de vierde baan regel. Dat aan deze vierde baan regel getornd wordt blijkt uit het Eindadvies van Van Geel, die al uitgaat van een inzet van banen volgens het 2 + 2 stelsel, in plaats van het huidige 2 + 1. Het initiatief-wetsvoorstel bevat geen mitigerende maatregelen om verschuiving naar de secundaire banen te voorkomen en is daarmee vooral hinderverplaatsing van primaire naar secundaire banen.
3. Met name in de Zuidoosthoek zijn de woningen niet of zeer slecht geïsoleerd (zie de KCCA Position Paper aan de Tweede Kamer en Van Geel's Eindadvies, pag. 32)¹. Dit in tegenstelling tot woningen rond de banen waar nu de nachtvluchten worden afgehandeld. Het wetsvoorstel verzuimt om hier aandacht aan te besteden, waardoor de omwonenden van de secundaire banen, die onbeschermd wonen, vooral getroffen zullen worden.
4. In het huidige systeem van het berekenen van vliegtuiggeluid (Lden) levert het afschaffen van één nachtvlucht zogenaamde geluidsruimte op voor 10 extra dagvluchten². Dit betekent dat dit wetsvoorstel 'automatische groei' mogelijk maakt, terwijl de omwonenden rond de secundaire banen onbeschermd zullen worden blootgesteld aan nog meer vliegtuiggeluid. Initiatiefnemer heeft zich meerdere malen in de Tweede Kamer uitgesproken tegen de groei van Schiphol. KCCA kan deze uitspraken van initiatiefnemer niet rijmen met dit wetsvoorstel.
5. Het wetsvoorstel onderbouwt niet op welke manier het de volksgezondheid daadwerkelijk zal bevorderen. In de Memorie lezen wij: "Dit wetsvoorstel bevordert dit streven, doordat de geluidsoverlast in de omgeving van een luchthaven 's nachts zal dalen. Daardoor zal de kwaliteit van de nachtrust voor omwonenden toenemen, wat een positief effect heeft op de volksgezondheid." Zonder mitigerende maatregelen (hierboven 2, 3 en 4) wordt de gezondheid van omwonenden rond de secundaire banen ernstig aangetast. Het wetsvoorstel bevat geen mitigerende maatregelen om dit tegen te gaan. Daarmee lijkt het wetsvoorstel vooral de belangen te dienen van de primaire banen.

kcca.orsbewoners@gmail.com

22 februari 2021

¹ https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_c4924da128f94ee8bbc8ed1ca138c6ac.pdf

² <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=51c962c0-d1aa-4fa9-b4a8-f9664b4467eb&title=Reactie%20op%20verzoek%20commissie%20over%20Beleidsdoorlichting%20geluid%20%28Kamerstuk%2032861-62%29.pdf>