

Reactie van ORS-bewoners op consultatie Verbod Nachtvluchten

Wat vindt u van de doelstelling van de initiatiefwet?

De doelstelling vinden wij uitstekend. Nachtvluchten zijn schadelijk voor de gezondheid van omwonenden. Uit onderzoek blijkt dat zelfs personen die niet bewust overlast ondervinden minder goed slapen. Uit onderzoek blijkt ook dat slaapverstoring leidt tot productiviteitsverlies en een hogere kans op verkeers- en bedrijfsongevallen. Dit initiatief had dus al veel eerder genomen moeten worden.

Wat vindt u van de invulling van die doelstelling?

De invulling vinden wij grotendeels goed. Het uitsluiten van de periode 06:00 - 07:00 voor de nachtsluiting vinden wij een ernstig gemis. Een volledige sluiting van minimaal 8 uur is essentieel voor een goede nachtrust van alle omwonenden. Voorkomen dient ook te worden dat vluchten gaan verschuiven naar de periode 06:00 - 07:00 waardoor het aantal slaapverstoorden zelfs toeneemt in plaats van afneemt. Bij een toenemend aantal vluchten wordt namelijk een tweede landingsbaan ingezet waardoor het aantal slaapverstoorden sterkt toeneemt. In de late avond dreigt zonder aanvullende maatregelen de startpiek zich te gaan verlengen naar 23:00 met ook veel extra gehinderden. Om dit zogenaamde 'waterbedeffect' naar de vroege ochtend en late avond te voorkomen is het cruciaal om aanvullend het gebruik in deze uren te beperken. Wij stellen daarom voor om voor de periode 06:00 - 09:00 en 21:00 - 23:00 geen nieuwe slots meer uit te geven. Ook dient de reductie van het aantal nachtvluchten in mindering te worden gebracht op het geldende plafond voor het totale aantal vluchten in een etmaal. Dit om nieuwe problemen overdag te voorkomen.

Zijn doel en middel met elkaar in overeenstemming?

Ja, zoals aangegeven bij de eerste vraag zijn de gevolgen van nachtvluchten bijzonder ingrijpend. Een nachtsluiting had al veel eerder ingevoerd moeten worden.

Zijn er redelijkerwijs alternatieven denkbaar met hetzelfde resultaat maar een minder grote economische impact?

Er is geen redelijk alternatief voor een sluiting. Stillere vliegtuigen en route optimalisaties bieden geen soelaas. Er is ook geen zicht op innovaties waardoor het wel mogelijk zou zijn.

Wij vinden de negatieve economische impact ook te overzien. Op andere vliegvelden in Nederland is er al een nachtsluiting en worden vakantievluchten ook rendabel uitgevoerd. Dit is ook mogelijk voor Schiphol. Voor wat betreft de zogenaamde 'Hub functie' blijkt uit onderzoek dat ook zonder de overstappers (in de nacht en overdag) het mogelijk is om Nederland uitstekend te verbinden met het buitenland. Voor de weinige vrachtluchten zijn er voldoende alternatieven. De positieve economische effecten van een nachtsluiting zijn veel groter.

Zijn de uitzonderingen proportioneel?

Wij vinden de uitzonderingen te ruim. Verstoringen, vertragingen en slecht weer zijn onderdeel van het normale luchtvaart proces. Door dit als uitzonderingsgrond te nemen ontstaat er een 'best case' planning en wordt er regelmatig gebruik gemaakt van deze bepaling. Het beroep op verstoringen, vertragingen en extreem weer dient dan ook beperkt te zijn tot uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden. In de normale planning dient een buffer te zijn opgenomen voor verstoringen en vertragingen.

Is de invoertermijn werkbaar en redelijk?

Wij vinden de invoertermijn te ruim. Door Corona hebben de vliegtuigmaatschappijen al hun operaties drastisch ingekrompen. Een overgangstermijn van 5 jaar zou betekenen dat eerst weer operaties worden opgebouwd en daarna weer afgebouwd.