

BARIN ZIENSWIJZE INZAKE VOORSTEL WETSWIJZIGING VERBOD OP NACHTVLUCHTEN

Schiphol, 24 maart 2021

Bij deze wil BARIN graag gebruik maken van het indienen van een zienswijze op de ingediende initiatiefwet door GroenLinks Kamerlid Kröger om te komen tot een algemeen vliegverbod van en naar Nederlandse luchthavens in de nacht (23:00-07:00 uur).

ZIENSWIJZE

BARIN is van mening dat een dergelijk nachtelijk vliegverbod zijn doel voorbijschiet. Hoewel BARIN onderkent dat omwonenden geluidshinder ondervinden van overvliegende vliegtuigen, heeft de luchtvaartsector recentelijk een hinderreductieprogramma gelanceerd; www.minderhinderschiphol.nl. Hierin worden tal van voorstellen uitgewerkt waarin de overlast van omwonenden de komende jaren verder wordt beperkt. Dit komt o.a. tot uitdrukking bij veranderde vliegroutes waardoor woonkernen onder aan- en uitvliegroutes zo veel mogelijk gemeden worden.

Tevens zou onzes inziens een algeheel vliegverbod niet in lijn zijn met de doelstellingen zoals deze in de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn neergelegd. Tegelijk met de additionele maatregelen die zijn afgesproken inzake het steunpakket van de overheid aan de KLM vanwege de COVID-19 pandemie, zullen de nachtvluchten de komende jaren stapsgewijs worden teruggebracht van de huidige 32.000 naar 25.000 op jaarbasis. Dit zal reeds een significant effect hebben op de huidige geluidsoverlast.

We zien, buiten het belang van nachtvluchten voor de KLM en het daarmee in standhouden van het internationale netwerk en dientengevolge het op peil houden van de werkgelegenheid in Nederland, ook de toegevoegde waarde van

- a) buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die bijvoorbeeld vanuit China of de Verenigde Staten vroeg in de ochtend in Nederland arriveren en zodoende voor diversiteit in het vluchtaanbod zorgen en
- b) de mogelijkheden voor vrachtmaatschappijen om in de nacht hun operaties uit te voeren en zo de internationale logistieke keten te ondersteunen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Bloemenveiling in Aalsmeer en de farmaceutische industrie. Deze operaties gedwongen naar de dag verschuiven zal niet alleen de logistieke positie van Schiphol en Nederland Distributieland schaden maar tevens tot meer druk op de overige dag-operaties leiden. Nachtsluiting zal leiden tot erosie van het hierboven genoemde netwerk, welke door Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen geboden wordt. KLM kan haar operatie niet verplaatsen maar buitenlandse carriers zullen Nederland als 'luchtvaart-onvriendelijk' ervaren en er kan dan een tipping-point ontstaan waarbij zij hun operatie naar andere Europese luchthavens zullen verplaatsen. Het is een wet van de communicerende vaten: een vlucht minder op Schiphol, betekent een vlucht meer naar Parijs of Frankfurt. Daarnaast is er de meest plausibele verwachting dat vrijgevallen slots niet door netwerk-carriers worden opgevuld maar door Low Cost Carriers.

In de hierboven genoemde Luchtvaartnota 2020-2050 wordt ook veel aandacht geschonken aan het verduurzamen van de luchtvaartsector en daarin wordt fors ingezet op nieuwere, schonere en stillere technieken. Nieuwe generaties vliegtuigen zullen nog stiller worden en door middel van reeds bestaande operaties als *Continuous Decent Approaches* (glijvluchten) wordt geluid beperkt.

“Voor de luchtvaartsector is een ambitieuze klimaataanpak geformuleerd waarmee het kabinet op termijn wil aansluiten bij de doelen van Europa en het nationale Klimaatakkoord (als vertaling van het Parijs- Klimaatakkoord) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn. Nederland werkt daarvoor binnen Europa en de ICAO, de luchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties, aan scherpere klimaatdoelen. Vooruitlopend daarop voert Nederland de afspraken uit het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart uit. Het streven daarbij is dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland in 2030 gelijk is aan die van 2005; dat de uitstoot in 2050 gehalveerd is ten opzichte van 2005 en nihil is in 2070. Komen er internationaal verdergaande afspraken? Dan sluit Nederland hierbij aan met nieuwe nationale doelen”

Daarnaast wordt gestreefd naar een Europese bijmengverplichting van synthetische brandstof van 14% per 2030 en een klimaat-neutrale grondoperatie op Schiphol in 2030.

Wanneer de operationele tijden van de luchthaven drastisch worden ingeperkt zal dit een negatief financieel effect hebben op de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen. Juist dat verdienvermogen is noodzakelijk om de benodigde investeringen te kunnen blijven doen op het gebied van verduurzaming.

Er moet onderkend worden dat de luchtvaart bij uitstek een internationale bedrijfstak is, waarbij dan ook een internationaal speelveld geldt. Vergelijkingen met luchthavens zoals London Heathrow gaan mank, aangezien daar in de directe nabijheid wel een luchthaven is die een nachtopenstelling kent. Ook op “peer-airports” Frankfurt en Parijs zijn meer nachtbewegingen mogelijk. Nederland heeft die alternatieven in het voorstel van Kröger niet. Dit zou alleen betekenen dat Nederland bewust vluchten naar het buitenland verplaatst en geluidsoverlast exporteert.

Een volledige nachtsluiting heeft tevens als nadeel dat vliegtuigen bij een vroege aankomst (door bv. veel rugwind) onnodig moeten gaan cirkelen voordat zij mogen landen en in de avond versneld moeten vliegen om voor de sluiting binnen te komen. Er ontstaat een perverse prikkel welke meer emissies veroorzaakt dan noodzakelijk. En dat terwijl we tegelijkertijd heel veel geld, tijd en energie steken om onze sector versneld te verduurzamen.

En ja, het klopt dat we inderdaad in een dichtbevolkt land leven hetgeen betekent dat er altijd wel ergens overlast is. Woon je dichtbij een drukke verkeersweg of een spoorlijn, dan ondervind je 's nachts ook hinder van voorbijrijdende auto's of treinen. Maar dat betekent niet dat we 's nachts ons wegennet of spoornet afsluiten. Mobiliteit is één van de belangrijkste pijlers onder onze economie en daardoor ons welzijn.

Dat geldt voor mobiliteit over de weg, het spoor maar ook door de lucht. Laten we zuinig zijn op de welvaart die we opgebouwd hebben en niet het kind met het badwater weggooien. Doelen en middelen moeten we niet met elkaar verwarren. Het doel is te komen tot minder geluidshinder. De middelen die ons daartoe ten dienste staan zijn er in overvloed. Alleen nachtsluiting van Nederlandse luchthavens is een brug te ver en uitermate schadelijk voor onze economie.

CONCLUSIE

BARIN is van mening dat met de voorgenomen reductie van het aantal nachtbewegingen van 32.000 naar 25.000 op jaarbasis en zeer serieuze stap gezet wordt naar het terugdringen van geluidsoverlast. Voortschrijdende techniek en aangepaste operaties zullen verder bijdragen het aantal ernstig gehinderden omlaag te brengen.

Een noodzaak waar we alle vertrouwen in hebben, echter een volledige nachtsluiting van de Nederlandse luchthavens wordt niet ondersteund.