

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Zienswijze - voorstel van wet
van het lid Kröger tot
wijziging van de
Wet luchtvaart in verband
met het opnemen van een
verbod op nachtvluchten**

DEFINITIEF
24 maart 2021

Geachte initiatiefnemers,

Royal Schiphol Group maakt graag gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Dat doen wij mede namens Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), Lelystad Airport (LEY), Rotterdam-The Hague Airport (RTHA) en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens.

Ten aanzien van de situatie in Rotterdam is ook nog nadere info verstrekt door de luchthaven zelf.

Stand van zaken

- Op dit moment is Schiphol de enige luchthaven in Nederland waar tijdens de nacht (23.00-07.00u) zogenaamd groot handelsverkeer gepland uitgevoerd kan worden. Het aantal nachtvluchten is wettelijk beperkt tot jaarlijks 32.000.
- De komende jaren neemt het aantal nachtvluchten op Schiphol af tot 29.000. Dit wordt geborgd in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit. Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota en in het kader van de steun aan KLM is deze vermindering onderdeel van een stapsgewijze vermindering van het aantal nachtvluchten naar 25.000.
- Schiphol kent een tariefstructuur waarbij landen of opstijgen in de nacht fors extra wordt belast. Een toestel in meest lawaaiige categorie betaalt tot 540% extra in de nacht ten opzichte van het basistarief. RTHA kent een soortgelijke structuur.
- Op Rotterdam-The Hague Airport vindt beperkt verkeer plaats in de nacht (23:00-07:00), grotendeels betreft dit politie- en traumahelikopters, regerings- zakelijk, en medisch verkeer. RTHA is bovendien 24/7 beschikbaar als uitwijkvluchthaven, indien een andere vluchthaven onverhoopt moet sluiten.
- Op Eindhoven en Lelystad zijn geen geplande nachtvluchten en er zijn ook geen plannen voor.
- Op Eindhoven en Rotterdam zijn er in de randen van de nacht zeer beperkt uitzonderingen mogelijk zodat verkeer dat als gevolg van onvoorziene omstandigheden na ingaan van het nachtre regime aankomt, nog kan landen.

Beoordeling initiatiefvoorstel

Het voorstel ziet op een volledige nachtsluiting van alle Nederlandse luchthavens binnen vijf jaar.

Vooropgesteld: nachtelijke hinder, in welke vorm dan ook, moeten we zoveel mogelijk beperken. Daarom zijn in het programma hinderbeperking dat Schiphol en LNVL recent presenteerden ook 12 maatregelen opgenomen die tot minder overlast in de nacht moeten leiden.

Wij vinden dit initiatiefvoorstel echter **ontijdig en onverstandig**.

Ontijdig omdat op Schiphol reeds een pad is ingezet dat leidt tot een structurele reductie van 3.000 nachtvluchten op jaarbasis, oplopend naar een reductie van 7.000. Bovendien is er een commitment – zowel formeel als informeel - om het aantal ernstig gehinderden door vliegtuiglawaai over de hele linie structureel terug te dringen. Bovendien is de voorgestelde aanpak strijdig met het principe van een *balanced approach* zoals vastgelegd in EU-verordening 598/2014. Deze aanpak ziet op het eerst toepassen van een totaalpakket aan maatregelen waarbij een absolute reductie van het aantal vluchten pas als laatste middel geldt.

Het voorstel is bovendien **onverstandig** omdat nachtvluchten een wezenlijk onderdeel zijn van het netwerk dat Nederland verbindt met de wereld zo een belangrijke bijdrage levert aan de economische positie van Nederland. Zo komen op Schiphol in de ochtend vluchten vanuit Azië en Noord-Amerika aan zodat deze vervolgens perfect aansluiten op het Europese netwerk.

Daarnaast vindt een deel van de vrachtluchten in de nacht plaats, waaronder de export van bloemen. Luchtvaart is bij uitstek een mondiale sector. Een vlucht die overdag van het ene continent vertrek kan in Nederland 's nachts aankomen en vice versa.

Tot slot is het voorstel ook **onverstandig** omdat het suggereert dat Nederland hiermee aansluit bij de praktijk in andere landen. Dat is een onjuiste veronderstelling. Alle aangehaalde concurrerende luchthavens in het buitenland kennen namelijk een uitwijkmogelijkheid voor nachtvluchten. Met dit voorstel zou dit in Nederland niet meer het geval zijn. Bovendien zijn genoemde getallen voor de luchthavens, London Heathrow en Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt feitelijk niet correct. Wanneer een vergelijkbare nachtperiode wordt toegepast (23.00-07.00u) dan hebben deze luchthavens respectievelijk ongeveer 28.000, 32.000 en 26.000 vliegtuigbewegingen in de nacht. In 2019 waren er op Schiphol 30.112 nachtvluchten.

Met dit voorstel doet Nederland zich te kort: het beperkt het zo belangrijke netwerk naar de wereld en daarmee benadeelt het de economische positie van Nederland in aanzienlijke mate. Met de huidige, vastgelegde reductie van nachtvluchten, in combinatie met financiële prikkels en operationele maatregelen is een verstandige lijn ingezet die tot structureel minder hinder leidt. Dit initiatiefvoorstel doorkruist deze aanpak en biedt geen alternatieven. Daarom kunnen de luchthavens dit voorstel niet steunen.

Namens Royal Schiphol Group,

Joery Strijtveen
Manager Public & Community Affairs