

Zienswijze op Initiatiefwet tegen nachtvluchten

Deze initiatiefwet zal door tienduizenden burgers in de regio Schiphol - en dan met name door de mensen die onder de aan- en uitvliegroutes wonen - met groot gejuich worden ontvangen.

Zoals in het voorstel al wordt gemeld blijkt [uit onderzoek van vijf samenwerkende GGD's](#) dat er veel meer mensen lijden onder de nachtvluchten dan werd voorgespiegeld door Schiphol.

Mensen lijden volgens dat onderzoek aan hart- en vaatzieken, diabetes, oorsuizen. De cognitieve vaardigheden van kinderen lijden onder de verstoorde nachtrust waardoor zij vaker achterstanden oplopen. En volwassenen kampen met een forse afname van productiviteit nadat zij in één nacht meerdere keren wakker zijn geworden van vliegtuiglawaai.

Dat levert een forse schadepost op voor (de werkgevers van) deze mensen. Een schade, veroorzaakt door de onhandige ligging van één lawaaiproducerend bedrijf temidden van talloze woonwijken. Daar bovenop komt nog de economische schade van huizenbezitters die hun eigendom aantoonbaar minder in waarde zien stijgen dan mensen met een woning even verderop.

De onvoorstelbaar grote schade aan volksgezondheid, economie en het individuele leed van talloze getroffen en kan door deze wet teniet worden gedaan. Meer dan voldoende reden om niet te twijfelen bij het invoeren van deze wet, danwel het treffen van andere maatregelen om het nachtelijk vliegverkeer te minimaliseren.

De door Schiphol en zijn gebruikers aangerichte schade kan door de individuele burger nergens worden verhaald, noch kan deze op andere wijze dan het stoppen met nachtvluchten worden vermeden.

De belangrijkste reden voor het uitvoeren van nachtvluchten is van puur commerciële aard, waarbij het vliegveld Schiphol volledig voorbijgaat aan de belangen van tienduizenden, zoniet honderdduizenden omwonenden.

De directie van het vliegveld heeft meerdere keren in openbare media aangegeven dat de nachtvluchten worden ingezet als een puur marketinginstrument bij het binnenhalen van nieuwe vliegbedrijven.

Juist omdat op de meeste andere Europese vliegvelden een veel strenger nachtregiem geldt of zelfs al complete verboden worden gehanteerd, profileert Schiphol zich als nachtvluchthaven voor met name het vrachtverkeer.

Omdat in veel andere werelddelen vliegvelden 's nachts gesloten zijn, kunnen langeafstandvluchten daar slechts overdag vertrekken, waardoor zij 's nachts aankomen op Schiphol. De nachtvluchten van Schiphol zorgen er op deze manier voor dat de gereduceerde overlast elders in de wereld volledig terecht komt op het bordje van omwonenden van Schiphol. Immers, kon er elders 's nachts worden gestart, konden die toestellen hier gewoon overdag landen.

Een andere belangrijke reden om 's nachts te vliegen is de hoeveelheid retourvluchten die door low budget vliegbedrijven per dag kunnen worden uitgevoerd. Op deze manier maken zij optimaal gebruik van hun materieel, zodat onder meer de prijzen van tickets laag kunnen worden gehouden. Deze prijzenslag vindt plaats over de rug van de omwonenden die hun nachtrust moeten opofferen om voor passagiers een lagere ticketprijs mogelijk te maken.

De gezondheid van omwonenden en reductie van de economische schade die derden wordt aangedaan, zou een hogere prioriteit dienen te hebben dan een korting op de toch al goedkope vliegtickets. We zouden als Nederland niet moeten willen dat we de overlast die elders in de wereld is teruggebracht, naar ons land importeren via de langeafstandsvluchten.

Het zal voor Schiphol en zijn gebruikers enige aanpassing vergen om te werken zonder nachtvluchten, maar dat hoeft niet onoverkomelijk te zijn. Vrachtvluchten kunnen beter worden ingepland, en de budgetvluchten kunnen hun lage prijs aanpassen aan de nieuwe omstandigheden.

Mogelijk heeft een hogere ticketprijs dan ook nog een positief effect op de negatieve gevolgen van de luchtvaart op klimaat en milieu. Het zou zomaar kunnen dat een deel van de mensen ervoor kiest niet een wat duurder ticket te kopen, zodat er minder vluchten hoeven te worden uitgevoerd en er minder schade wordt aangericht aan milieu, klimaat en woonomgeving.

Omwonenden proberen al ruim 30 jaar in overleg met Schiphol te komen tot leefbare afspraken. Keer op keer zijn die afspraken in de diverse overleggen vastgelegd, maar keer op keer zijn deze geschonden. Zo zou het aantal nachtvluchten al lang geleden teruggebracht worden tot onder de 30.000, maar is dit in de praktijk al ruim tien jaar niet gerealiseerd.

Deze onwil om afspraken na te komen is een extra reden voor de overheid om in te grijpen met een wetgeving als de nu door mevrouw Kröger voorgestelde. Afspraken blijken niet te functioneren, zodat wetten uitkomst moeten bieden. Het kan niet zo zijn dat de burger decennialang aan het lijntje wordt gehouden en dat één bedrijvencluster het leven van zoveel burgers schade berokkent.

Wetgeving voor de rechten en plichten van Schiphol is sowieso hoogstnodig. Immers wordt op dit moment de hele gang van zaken rond het vliegveld geregeld via oneigenlijke instrumenten als algemene maatregelen van bestuur, waarbij zelfs niet wordt geschuwd beroep te doen op de zware en ongepaste crisis- en herstelwet.

Met deze initiatiefwet krijgt de burger eindelijk een mogelijkheid in handen om controle en handhaving af te dwingen - voor een deel van de veroorzaakte overlast. Vanwege de huidige regelingen rond Schiphol staan omwonenden van het vliegveld nu in de praktijk machteloos tegen de grillen van het cluster Schiphol, KLM en het Ministerie van I&W.

De in de initiatiefwet voorgestelde overgangsperiode van 5 jaar naar een compleet verbod op nachtvluchten is helaas te lang. Juist nu de luchtvaart is geminimaliseerd dankzij de corona-crisis, is het een onnodig lange en tevens ongewenste termijn.

Het lijkt vrij zinloos om Schiphol na de corona-crisis eerst te laten groeien naar het oude 'normaal' om het vervolgens stap voor stap terug te brengen naar een minimum aan nachtvluchten. Praktischer is het om - ook vanuit het oogpunt van milieu en klimaat - aan Schiphol direct een verlaagd maximum aan nachtvluchten toe te staan, passend bij de actuele situatie van de crisis, om van daaruit in een kortere periode af te bouwen naar nihil.