



Dit is een nieuwsbericht van  
**Omroep West**

**Vandaag, 10:37**

## **Gemeente is overlast van vliegtuigen zat en wil einde aan nachtvluchten**

Een grote meerderheid van de gemeenteraad van Kaag en Braassem wil een einde aan nachtvluchten op Schiphol. Zo moet de luchtkwaliteit in de tien dorpen in de gemeente worden verbeterd en worden voorkomen dat bewoners geluidshinder ervaren. Hoe kansrijk is dit plan? En wat zijn de effecten van nachtvluchten op de gezondheid van omwonenden van de luchthaven?

De gemeenteraad wil dat het college van Kaag en Braassem de handen ineenslaat met andere gemeenten en ervoor zorgt dat er geen nachtvluchten meer vertrekken en landen op Schiphol.

Burgemeester Astrid Heijstee-Bolt, tevens portefeuillehouder van het dossier Schiphol, zei deze week tijdens de raadsvergadering dat het niet zeker is of de wensen van de gemeenteraad kunnen worden ingewilligd, schreef mediapartner Studio Kaag en Braassem.

## **Geen eigenaar luchtruim**

Joris Melkert, luchtvaartdeskundige van TU Delft, noemt de oproep van de gemeenteraad van Kaag en Braassem 'formeel kansloos'. 'De gemeente is immers geen eigenaar van het luchtruim', zegt de universitair hoofddocent tegen Omroep West.

'Het beheer daarvan ligt in handen van de Nederlandse staat. Ik denk vooral dat het probleem bij de minister (Barry Madlener, PVV, red.) ligt, want die besluit over wel of geen nachtvluchten.'

## **Internationale Afspraken**

Madlener wil, anders dan zijn voorganger Mark Harbers, het aantal vliegbewegingen op Schiphol juist opschroeven. Andere complicerende factor zijn afspraken tussen Amerika en Europa over het gebruik van elkaars vliegruim, zegt de hoogleraar.

'Als dat in Europa wordt teruggebracht, gaan de Amerikanen dat ook doen. Dat hebben de ze al aan de minister laten weten', zegt Melkert.

## **Economische schade**

Het beëindigen van nachtvluchten zorgt ook voor economische schade. Dat geldt volgens Melkert voor bijvoorbeeld de luchtvrachtsector en specifieke luchtvaartmaatschappijen als TUI, Transavia en Corendon.

'Nu hebben Transavia, TUI en Corendon de randen van het begin van de dag en de nacht om op die manier drie keer per dag naar een vakantiebestemming te kunnen vliegen.'

## **Geen ruimte**

Wanneer dat minder wordt, gaan de ticketprijzen omhoog, redeneert Melkert. Vrachtvliegtuigen moeten bij het schrappen van nachtvluchten op Schiphol op hun beurt uitwijken naar andere vliegvelden, zoals Luik en Maastricht.

'Op Schiphol is er overdag eigenlijk ook al geen ruimte meer om meer te vliegen.'



Een vliegtuig van Transavia stijgt op vanaf Schiphol

Toch gloort er misschien een sprankje hoop voor Kaag en Braassem. 'Het wordt wel een ander verhaal als meer gemeenten zich bij Kaag en Braassem aansluiten', zegt Melkert.

Ook weet Melkert dat Schiphol wil het liefst zelf ook geen nachtvluchten meer heeft. 'Dus die hebben ze denk ik wel mee.' Daarnaast ligt er een uitspraak van de rechter uit maart.

### **Schiphol wil ook geen nachtvluchten**

De rechter oordeelde dat de staat binnen een jaar omwonenden beter moet beschermen tegen geluidsoverlast en dat hun belangen meer moeten worden meegewogen in de besluitvorming rond het luchtvaartbeleid.

Overigens hangt er geen sanctie aan of Madlener - pas in juli aangetreden als minister op dit dossier - hier gehoor aan geeft.

### **Hoe groot is de overlast?**

Alfred Blokhuisen uit Leiden maakt zich sinds 2021 als voorzitter van de actiegroep Stichting Schipholwatch hard voor vermindering van geluidsoverlast voor omwonenden van Schiphol. 'Nachtvluchten leveren slaapverstoringen, rustverstoringen en concentratieproblemen op', begint Blokhuisen.

'Ook bij mensen die doorslapen. Het is namelijk niet zo dat je oren 's nachts stoppen

met werken. De diepe slaap wordt doorlopend verstoord en daardoor ontstaat slaaptekort.'

### **'Nachtvluchten zorgen voor leerachterstanden'**

De gevolgen zijn verstrekkend, betoogt de 69-jarige Leidenaar. 'Kinderen hebben meer slaap nodig dan volwassenen en slaapgebrek zorgt voor leerachterstanden. Kinderen rond luchthavens presteren minder.'

Het zware geluid van vliegtuigen wordt door de hersenen instinctief geregistreerd als gevaar, zegt Blokhuisen. 'Daar kun je niets aan doen, maar het heeft wel gevolgen voor je brein. Als je 's nachts wakker wordt omdat er wordt gevlogen, kun je daaraan niet ontluchten. Het vermindert al met al de concentratie en productiviteit. Daardoor heeft het economische gevolgen.'

### **Siamese tweeling**

Blokhuisen stelt dat luchtvervuiling en lawaai onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. 'Vliegen is een Siamese tweeling van luchtvervuiling en lawaai', zegt hij. 'Het wordt telkens uit elkaar gehaald, maar zonder lawaai kan je niet vliegen en zonder lawaai vliegt er geen vliegtuig.'

'Je hoort vanuit de luchtvaartlobby alleen maar dat er zogenaamd schoner wordt gevlogen en er minder lawaai is. Nieuwe vliegtuigen zijn inderdaad 15 procent schoner gemeten per stoel, maar omdat ze 25 procent groter zijn, stoten ze feitelijk meer uit. De geluidsvermindering gaat over 3 decibel, iets dat je amper kan horen.'

In het rapport *Staat van de luchtvaart 2023* van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt geconcludeerd dat de geluidsoverlast door luchtvaart vorig jaar is afgenomen, maar dat de hinder voor omwonenden juist is toegenomen, vooral door vrachtluchten. Ondanks pogingen om de balans tussen economie en leefomgeving beter te vinden, blijft de overlast volgens het ILT een groot probleem.

Blokhuisen laat er geen twijfel over bestaan en roept gemeenten op actie te ondernemen. 'Kom op voor je bevolking en de volksgezondheid. Amsterdam profileert zich steeds meer als een activistische aandeelhouder van Schiphol, iets dat nog niet eerder gebeurde. Een gemeente heeft veel meer aan een gezondheidsbelang dan aan een geldbelang.'

Aantal nachtvluchten Schiphol over regio enorm gestegen - Omroep West

Waarom zeggen Schiphol en gemeenten elk iets anders over  
geluidsoverlast? - Omroep West



Dit is een nieuwsbericht van  
**Omroep West**

