



Urban Matters,
People Matter

Hoofdpijnenverslag

Aanvullende raadpleging Balanced

Approach Schiphol (2024)

Hoofdpijnenverslag

Aanvullende raadpleging Balanced

Approach Schiphol (2024)

AT Osborne
20 augustus 2024



AT OSBORNE

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Algemeen beeld van de reacties	5
3. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties van burgers en bedrijven uit de omgeving (individuele reacties)	6
4. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties van belangenorganisaties uit de omgeving (inclusief decentrale overheden)	8
5. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties vanuit de luchtvaartsector (incl. buitenlandse overheden en belangenorganisaties)	10

1. Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat doorloopt momenteel de balanced approach-procedure om geluid in de omgeving van Schiphol terug te dringen. De zogenaamde balanced approach-procedure dient te worden doorlopen wanneer een EU-lidstaat een geluid gerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vluchten per jaar.

Van 15 maart 2023 tot 15 juni 2023 heeft een eerste voorstel ter consultatie voorgelegd. Na deze consultatie en indiening bij de Europese Commissie (EC) is het voorstel aangepast. Tussen 24 mei 2024 en 21 juni 2024 kon gereageerd worden op het aangepaste voorstel. Daarbij heeft het ministerie gevraagd om specifiek te reageren op de stapsgewijze aanpak en de nieuwe elementen uit het aangepaste voorstel. Dit document bevat de hoofdlijnen van de ingediende reacties.

Doel van de procedure

Het ministerie van IenW heeft op 1 september 2023 een maatregelpakket ingediend bij de Europese Commissie (EC). De EC heeft verschillende vragen gesteld, met name of de voor- en nadelen in het pakket in balans zijn en over het tempo waarin het doel bereikt moet worden. Ook benadrukt de EC het belang van alternatieve maatregelen om het geluidsdoel te halen, in plaats van een vermindering van het aantal vluchten.

Daarnaast heeft de rechtbank uitspraak gedaan in de RBV-zaak. Het vonnis beveelt dat de Staat binnen 12 maanden de wet- en regelgeving moet handhaven. Dit betekent dat binnen deze periode het anticiperend handhaven (gedogen) beëindigd moet worden. De rechtbank geeft daarnaast in de overwegingen van het vonnis mee dat dit gepaard moet gaan met een betere balans tussen de belangen van de omwonenden en het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie.

Om een eerste stap te zetten naar een betere balans en om recht te doen aan de uitkomsten van de gesprekken, is het voorstel aangevuld met een aantal nieuwe maatregelen. Daarnaast worden de maatregelen stapsgewijs over een periode van drie jaar ingevoerd.

De reacties

Tot en met 21 juni 2024 kon worden gereageerd op het aangepaste voorstel. Er zijn in totaal 218 reacties ingediend, hiervan zijn er 166 openbaar. Indieners zijn:

- Burgers en bedrijven uit de omgeving (individuele reacties) (aantal: 164);
- Belangenorganisaties omgeving (incl. decentrale overheden) (aantal: 15);
- Luchtvaartsector (incl. buitenlandse overheden, vertegenwoordigers en vakbonden) (aantal: 39)

2. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op de internetconsultatie zijn, net zoals bij de internetconsultatie Balanced Approach Schiphol (2023), geanalyseerd door eerst een onderverdeling te maken in type indiener. Binnen die groepen kunnen zo de hoofdlijnen in de zienswijzen worden bepaald, en zijn er meer mogelijkheden om nuances aan te brengen. Dit hoofdlijnenverslag is daarom opgedeeld in drie onderdelen. Eerst komen de individuele reacties van burgers en bedrijven uit de omgeving aan bod. Vervolgens reacties van de belangenorganisaties uit de omgeving (incl. decentrale overheden). En tot slot de reacties vanuit de luchtvaartsector (incl. buitenlandse overheden en belangenorganisaties).

De reacties op deze aanvullende raadpleging zijn divers en komen vanuit verschillende hoeken, van burgers tot luchtvaartsector. Veel indieners zien het belang van geluidsafname, maar ze zijn verdeeld over wat de balans tussen geluidsafname en het belang van de luchtvaart precies zou moeten zijn. De individuele reacties van burgers op dat vlak zijn uiteenlopend, terwijl de andere twee groepen duidelijker gepositioneerd zijn. Daardoor staan de reacties binnen deze groep soms met zichzelf in contrast. In alle groepen worden zorgen geuit over de effectiviteit, uitvoering en samenstelling van de maatregelen. Belangenorganisaties uit de omgeving wensen striktere maatregelen, terwijl de luchtvaartsector wijst op het belang van de luchtvaart en realistische tijdspaden. Een punt dat in reacties van alle groepen terugkomt is het belang van het respecteren van regelgeving. Voor de burgers en belangenorganisaties uit de omgeving speelt hier de RBV-rechtszaak een rol. Vanuit de luchtvaartsector wordt opgeroepen tot het respecteren van de balanced approach-procedure en internationale verdragen.

Een veelvoorkomend algemeen punt van kritiek is de beperkte tijd van vier weken die beschikbaar is gesteld voor het leveren van inspraak via de consultatie. Daarnaast wordt genoemd dat de transparantie van de voorstellen onvoldoende is.

3. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties van burgers en bedrijven uit de omgeving (individuele reacties)

Reactie op het pakket aan maatregelen

De individuele reacties op het pakket aan maatregelen zijn uiteenlopend. Het grootste deel van de respondenten die iets zegt over de impact van de maatregelen vindt dat de maatregelen niet ver genoeg gaan, een kleiner deel vindt juist dat de maatregelen te ver gaan. De respondenten die aangeven dat de maatregelen te ver gaan, geven aan dat ze het gevoel hebben dat kleine groepen critici buitenproportioneel veel aandacht krijgen. Een deel van de respondenten haalt een scheve belangenafweging aan. Hierin valt op dat twee keer zo vaak wordt genoemd dat er te veel naar de luchtvaart geluisterd wordt t.o.v. van de groep die noemt dat de belangen van de critici te zwaar mee lijken te wegen. Sommige respondenten noemen in hun reactie expliciet dat Schiphol een belangrijke economische functie heeft en dat inperking van Schiphol schadelijk is voor de economie en werkgelegenheid in de omgeving. Ook wordt de HUB-functie genoemd, waarbij een deel het belang van de HUB-functie benadrukt en een kleiner deel stelt dat de HUB-functie onnodig is en sterk moet worden beperkt. Respondenten hebben er ook geen vertrouwen in dat de maatregelen juist worden uitgevoerd of betwijfelen dat ze het juiste effect zullen hebben. Verder vinden respondenten dat de overheid het belang van de inwoners niet vooropstelt.

De stapsgewijze invoering van de maatregelen in drie fasen en het bijbehorende tempo

Een deel van de respondenten die reflecteert op de planning van de fasen vindt dat de fasen te vroeg beginnen en de afbouw te snel gaat en dat dit risico's voor de luchtvaartsector met zich meebrengt. Daarbij wordt vaak gesteld dat de luchtvaartsector tijd moet krijgen om zich goed te kunnen voorbereiden. Een ander deel stelt juist dat de fasen niet op tijd beginnen en dat de planning zorgt voor een erg trage verandering. Daarbij wordt verwezen naar de RBV-zaak die zou opdragen dat snel aan de regels en wetgeving voldaan moet worden. Daarbij geeft dit deel van de reacties aan dat de overheid met dit voorstel niet luistert naar die uitspraak.

Reactie op maatregelen fase 1

Deze maatregel betreft het inzetten van stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23:00 en 7:00). Respondenten vinden dat het weinig effect heeft omdat de verwachting is dat mensen alsnog wakker worden. Anderen stellen dat deze maatregel later moet starten, omdat de stillere vliegtuigen voor maatschappijen nog niet beschikbaar zijn.

Reactie op maatregelen fase 2

1. Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder

Een deel van de respondenten is uitgesproken voorstander van deze maatregel en ziet dit als kansrijk. Een deel van de respondenten heeft echter de verwachting dat de kosten zullen worden doorberekend aan de gebruikers en dat daarom de maatregel weinig effect zal hebben.

2. Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht

Deze maatregel wordt genoemd door een aantal respondenten als een kansrijke maatregel met gewenst effect. Als argument hiervoor wordt door sommigen gezegd dat van de stillere vliegtuigen over het algemeen minder last wordt ervaren, en van de lawaaiige toestellen wel. Tegelijkertijd zegt een ander deel dat stillere vliegtuigen niet altijd helpen. Het lawaai is wellicht minder, maar ook minder lawaai zorgt iedere keer voor afleiding en

overlast. Tot slot vraagt men zich af waarom lawaaiige toestellen in de nacht wel geweerd kunnen worden, maar overdag niet.

3. Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden

Op deze maatregel komt veel kritiek vanuit de respondenten. Een veelgehoord punt van kritiek is dat het voorgestelde moment van het 'minder gebruik' midden op de dag valt waarin mensen veelal bezig zijn met werk of andere zaken en normaliter juist al de minste overlast ervaren.

4. Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen

Een deel van de respondenten zien deze maatregel als een goede maatregel met het juiste effect. Echter is er ook commentaar dat nieuwere vliegtuigen niet per se als stiller worden ervaren, er is iedere keer dat een stiller vliegtuig overvliegt nog steeds een geluidspiek.

5. Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 per jaar

Respondenten zijn kritisch over deze maatregel. Sommigen noemen dat het alsnog veel nachtvluchten blijven en dat mensen door minder nachtvluchten niet iedere minuut, maar iedere twee minuten, overlast zullen ervaren 's nachts. Daarmee blijft het invloed houden op de slaap van omwonenden. De helft van de respondenten die reageert op deze maatregel vindt dat nachtvluchten helemaal verboden moeten worden. Verder wordt voorgesteld nachtvluchten op andere luchthavens te laten plaatsvinden. Bij een aantal indieners bestaat de angst dat het in de ochtend en/of avonden juist drukker wordt als er minder/geen nachtvluchten meer zullen plaatsvinden (waterbedeffect).

6. Lager totaal aantal vluchten - maximaal tussen 460.000-470.000 vluchten per jaar

Respondenten zijn vaak sterk tegenstander van deze reductie van het aantal vluchten. Sommigen vinden de reductie niet ver genoeg gaan, anderen willen juist ruimte laten voor de luchtvaart. De respondenten die meer reductie willen geven vooral aan dat het alsnog te veel vluchten zijn. De respondenten benoemen hierbij dat het voorgestelde aantal vluchten ingaat tegen geldende afspraken en wettelijke eisen, en verwijzen daarbij naar de uitspraak van de rechter.

Reactie op maatregelen fase 3

Dit betreft een gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht. De reacties hierover zijn uiteenlopend. Respondenten vinden dat nachtvluchten erbij horen en minder nachtvluchten niet voldoende bijdragen aan minder overlast. Daarbij vinden ze dat nachtvluchten belangrijk zijn voor de aantrekkelijkheid en economische functie van Schiphol. Echter zijn er ook respondenten die de maatregel lezen als een vage belofte en er wordt door een deel van de respondenten gezegd dat nachtvluchten op een andere manier moeten worden uitgevoerd, namelijk door een andere aanvliegeroute. Ook zijn er respondenten die vinden dat nachtvluchten helemaal verboden moeten worden.

4. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties van belangenorganisaties uit de omgeving (inclusief decentrale overheden)

Geen gegarandeerde verbetering van de leefomgeving

Een ruime meerderheid van de partijen geeft aan dat zij met het voorstel geen gegarandeerde verbetering van de leefomgeving verwachten. Daarbij wordt relatief vaak genoemd dat de focus op geluidsdoelen een te nauwe benadering is van ervaren hinder. Partijen stellen dat negatieve gezondheidseffecten worden onderschat en onvoldoende worden genoemd in de voorliggende maatregelen. In het verlengde daarvan verzoeken partijen een onderbouwing van de 'fair balance' die de rechter heeft uitgesproken als cruciaal onderdeel van nieuwe voorstellen. Er zijn partijen die aangeven dat het voorstel (het maatregelenpakket) een stap in de goede richting is, maar ruim de helft stelt dat meer dan de voorgestelde krimp noodzakelijk is omwille van de leefbaarheid. Ook stellen partijen dat een algehele nachtsluiting noodzakelijk is voor de gezondheid van omwonenden.

Afspraken geluidsafname

Een aantal gemeenten merkt op dat de druk op de regio in de afgelopen jaren is toegenomen en ervaart dat daarmee ook een toename in de hinderbeleving van hun inwoners. Partijen geven aan dat met het voorliggende maatregelenpakket de afgesproken geluidsafname niet (op géén van de vier afgesproken indicatoren) behaald wordt in de periode nov '24 tot nov '25. Daarnaast is een deel van de geluidsafname vooruitgeschoven naar fase 3 wat wordt ervaren als uitstel in het behalen van de geluidsafname. Een aantal van de partijen benadrukt dat ook kinderslaaptijden in overweging moeten worden meegenomen bij het vaststellen van tijdsblokken (einde avond en vroege ochtend).

Monitoring en handhaving

Meerdere belangenorganisaties uiten hun twijfels over de vraag of de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een verbetering van de leefomgeving. Er is onzekerheid over de effectiviteit van deze maatregelen en daarom wordt monitoring op kwartaalbasis van de effecten als een mogelijke optie genoemd. Deze monitoring zou kunnen worden uitgevoerd door een onafhankelijke partij, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Door de effecten van de maatregelen op deze manier te monitoren, kan men een beter inzicht krijgen in de daadwerkelijke impact van de maatregelen op de leefomgeving.

Reactie op maatregelen fase 1

Deze maatregel gaat over het inzetten van stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23:00 en 7:00). De reacties op deze maatregel zijn uiteenlopend. Zo is voor sommige partijen de inhoud niet voldoende concreet uitgewerkt en zal volgens sommigen het effect niet op tijd zichtbaar zijn vanwege levertijd van toestellen en onderdelen. Ook noemen partijen dat het blok groter zou moeten zijn zodat er ook meer rust optreedt in de pieken rondom de nacht. Anderen stellen dat deze maatregel een beperkt effect heeft omdat alleen KLM meedoet en er dan nog steeds lawaaiige vliegtuigen vliegen in de nacht. Verwacht wordt dat er een uitdaging voor het ministerie van IenW bijkomt, omdat zij alleen KLM (en geen andere maatschappij) aan de afspraak moeten houden. De maatregel moet volgens partijen juridisch afdwingbaar zijn om effect te hebben.

Reactie op maatregelen fase 2

1. Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder

Enerzijds geven partijen aan dat ze het belang van stillere vliegtuigen onderstrepen, anderzijds geven partijen aan dat zij onvoldoende effect op de hinderbeleving verwachten. Ze verwachten dat de geluidsafname te klein is

en dat door lagere tarieven extra vraag zal optreden naar overige vluchten of dat dit zal worden doorberekend aan reizigers. De prijselasticiteit van het duurder maken van lawaaiige vliegtuigen tegenover de toegenomen vraag bij goedkopere vluchten is onbekend. Ook vragen organisaties zich af of het ministerie van IenW de verandering in prijs moet bepalen, of dat Schiphol zelf hierover gaat.

2. Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht

Deze maatregel wordt door partijen genoemd als een stap in de goede richting. Wel is er vrees dat het effect beperkt zal zijn. Stillere vliegtuigen kunnen ook zorgen voor slaapverstoring. Daarnaast gaan mogelijk meer vluchten plaatsvinden in de avond en vroege ochtend. Dit zorgt voor hinderverplaatsing naar andere momenten.

3. Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden

Verschillende partijen waarschuwen voor een mogelijk waterbedeffect als gevolg van deze aangekondigde maatregel. Hierbij worden twee specifieke scenario's vaker genoemd: (1) De verplaatsing van activiteiten naar andere tijdstippen van de dag en (2) een toename van overlast in andere gebieden. Wel wordt uitgesproken dat deze maatregel een vorm van erkenning is voor de overlast. Echter is de vrees dat het effect minimaal is. Ook omdat het tijdsblok een moment is waarop veel mensen aan het werk zijn en daardoor niet de meeste overlast ervaren. Daarnaast is niet duidelijk op welke specifieke gebieden deze maatregel effect gaat hebben.

4. Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen

De reacties op deze maatregel van de partijen zijn verschillend. Aan de ene kant reageren partijen positief en onderstrepen zij dat stillere vliegtuigen belangrijk zijn. Tegelijkertijd geven partijen aan dat het tegengaan van lawaaiige vliegtuigen het probleem van de hinder niet oplost. Het is nooit meer 'echt stil' en de hinderbeleving zit voor een groot deel in het aantal vluchten. Partijen hebben ook twijfels over de haalbaarheid van de tijdige vlootvernieuwing. Leveringsproblemen kunnen mogelijk leiden tot vertraging van de vlootvernieuwing.

5. Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 per jaar

Er is kritiek op bovenstaande maatregel vanuit de belangenorganisaties. Het maatregelenpakket is gericht op minder hinder. Maar het aantal nachtvluchten ten opzichte van vorig jaar neemt juist toe. Daarnaast verzoeken deze partijen sneller te minderen met nachtvluchten. Wel bestaat de vrees dat het in de ochtend en/of avond drukker wordt als er minder nachtvluchten gaan plaatsvinden.

6. Lager totaal aantal vluchten - maximaal tussen 460.000-470.000 vluchten per jaar

Er is kritiek op bovenstaande maatregel vanuit de belangenorganisaties. Partijen leggen uit dat het aantal vluchten van nu al niet past binnen het geldend wettelijk kader. Met de voorgestelde maatregel gaat het maximumaantal bewegingen verder omhoog. Het pakket is echter bedoeld om omwonenden beter te beschermen. Een grotere afname van het aantal vluchten is volgens partijen ook belangrijk voor het klimaat en de natuur. Tegelijkertijd stellen zij dat het verminderen van het aantal vluchten geen doel op zich zou moeten zijn. Zij benadrukken dat de focus zou moeten liggen op ervaren hinder in de omgeving.

Reactie op maatregelen fase 3

Fase 3 gaat over een gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht. Partijen staan positief tegenover de maatregel in fase 3. Partijen vinden dat nachtvluchten zorgen voor veel hinder. Zij benoemen dat een volledige of gedeeltelijke nachtsluiting van belang is voor de gezondheid van vele omwonenden. Dat de fase niet is uitgewerkt wordt door sommige partijen als een open einde ervaren.

5. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties vanuit de luchtvaartsector (incl. buitenlandse overheden en belangenorganisaties)

Tegen exploitatiebeperkingen, maar met begrip voor belang minder hinder

Bijna alle sectorpartijen spreken zich in meer of mindere mate uit tegen exploitatiebeperkingen. Ze zien of benoemen het belang van minder hinder voor de omwonenden van Schiphol, maar wijzen op de balans met het belang van en voor de luchtvaart en het volgen van regels en afspraken, zoals de BA-procedure en internationale verdragen. Verder benadrukken ze de inspanningen die al door de sector zijn gedaan, zoals de invoering van nieuwe, stillere vliegtuigen.

Daarnaast geven partijen aan dat hun input en die van de EU onvoldoende worden weerspiegeld in het voorstel. Dit betreft onder andere het aangedragen Sectorplan en het commentaar van de Europese Commissie op het eerder voorgestelde pakket uit 2023. Ook individueel aangedragen alternatieven worden genoemd, waarbij regelmatig wordt verwezen naar de alternatieven die zijn aangedragen tijdens de consultatie BA in 2023.

Balanced approach procedure niet (volledig) gevolgd

Bijna alle sectorpartijen hebben kritiek op het maatregelenpakket. Volgens hen is de balanced approach procedure (BA) niet juist of onvolledig gevolgd. Daarbij geven ze met name de volgende redenen aan: krimp lijkt een doel op zich, terwijl krimp een middel is dat alleen als laatste oplossing ingezet mag worden. Doel en middel lijken daarbij omgedraaid. Eerst moeten andere manieren om geluidsafname te bereiken bekeken worden (dus geen exploitatiebeperkingen). Maar deze manieren (I. via reductie geluid aan de bron, II. via ruimtelijke ordening en beheer III. via operationele procedures) zijn volgens de sectorpartijen onvoldoende onderzocht.

Ze geven ook aan dat door de korte periode waarin geluidsafname moet plaatsvinden, (2025) deze drie soorten oplossingen niet haalbaar meer zijn. Volgens partijen zijn maatregelen in ruimtelijke ordening en in vliegprocedures (zoals NAPD2) ook mogelijk als de implementatiedatum wordt verschoven.

Volgens partijen is ook de (kosten)effectiviteit van de maatregelen niet goed bekeken. Zij zien dit echter als een belangrijk onderdeel van de Balanced Approach procedure. Een ander punt is dat vlootvernieuwing valt onder 'autonome reductie' (zelfstandige afname van geluid). Hierdoor wordt deze geluidsafname volgens partijen niet goed meegenomen in de procedure. Daarmee wordt geen recht gedaan aan de enorme inspanning die al is gedaan binnen de sector. Tot slot is het geluidsafnamedoel volgens partijen niet objectief vastgesteld. Dit moet volgens de Balanced Approach procedure wel. In brede zin is er meer kritiek op de objectiviteit en betrouwbaarheid van gegevens. Hier is een eigen categorie in dit hoofdpijnenverslag voor opgenomen.

Door verschillende sectorpartijen wordt daarnaast opgeroepen om, naast de consultatie, ook een formele bezwaarprocedure beschikbaar te stellen, zodat partijen bezwaar kunnen maken tegen maatregelen wanneer zij dit nodig achten.

Reactie op maatregelen fase 1

Dit gaat over het inzetten van stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23:00 en 7:00). Luchtvaartmaatschappijen vragen zich af hoe het non discriminatoir handhaafbaar is om stillere vliegtuigen in de nacht af te dwingen. KLM is namelijk de enige maatschappij die deze maatregel (op de korte termijn) kan uitvoeren. Er wordt aangegeven dat deze maatregel alleen uitvoerbaar is als luchtvaartmaatschappijen hiervoor voldoende implementatietijd hebben. Volgens hen is hier onvoldoende tijd voor.

Reactie op maatregelen fase 2

1. Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder

De reacties op deze maatregel zijn verschillend. Een deel van de luchtvaartsector is uitgesproken voorstander van tariefdifferentiatie (en ziet ruimte voor verdere differentiatie). Een gedeelte is uitgesproken tegen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat sommige partijen een vloot hebben die de inzet van stille vliegtuigen mogelijk maakt en er een deel van de sectorpartijen niet in staat is om stille vliegtuigen in te zetten, of daar op korte termijn niet toe in staat is (bijv. Cargo, waarvoor stille vliegtuigen pas in de toekomst beschikbaar zijn). Daarnaast geven vrachtpartijen aan dat de maatregel niet-discriminerend moet worden toegepast op basis van geluidscategorie in plaats van toesteltype. Sommige partijen wijzen er verder op dat het effect van de maatregel onzeker is omdat het afhankelijk is van een proces (onder verantwoordelijkheid van Schiphol) waarvan de uitkomst nog niet helder is. Door sommigen wordt genoemd dat het effect van deze maatregel niet hoog genoeg is ingeschat. De maatregel wordt daarom onvoldoende benut om de gestelde doelen te bereiken.

2. Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht

Er is kritiek op deze maatregel vanuit de luchtvaartsector. Volgens verschillende partijen gaat deze maatregel te vroeg in en is het onmogelijk om hier nog tijdig op in te kunnen spelen. Dit komt door de levertijd van nieuwe vliegtuigen. Daarnaast wordt er met name vanuit de vrachtluchtvaartsector kritisch gereageerd op deze maatregel, omdat nachtelijke vluchten cruciaal zijn voor hun dienstverlening en verdienmodel.

3. Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden

Op deze maatregel komt veel kritiek vanuit de luchtvaartsector. Men stelt dat de maatregel niet uitvoerbaar is zonder afname van het aantal vluchten. Daarnaast wordt aangegeven dat er geen afstemming heeft plaatsgevonden met LVNL. Dit gaat leiden tot operationele inefficiënties. Het sluiten van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden in de periode van 13:00-15:00 is periode waarin vliegtuigen binnenkomen van de eerste rotatie van de dag en weer vertrekken voor de tweede rotatie. Deze kosten zijn niet meegenomen in de kosteneffectiviteit. Ook geeft deze maatregel volgens luchtvaartmaatschappijen een ontregelend effect in de operatie. Bovendien wordt het effect volgens hen overschat omdat er een waterbedeffect ontstaat naar de aangrenzende tijdvakken (meer vluchten op andere tijdstippen).

4. Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen

Deze maatregel is voorzien in 2025. In de basis zien veel maatschappijen stillere vliegtuigen als goede oplossing voor het geluidsprobleem. Als kritiekpunt hierop wordt naar voren gebracht dat zij al verschillende investeringen hebben gedaan in hun vlootvernieuwing. Volgens hen wordt dit niet erkend, terwijl het voor de toekomst wel als aparte maatregel wordt gezien. Sommige luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat wanneer zij nieuwe bestellingen plaatsen voor stillere vliegtuigen zij deze pas na die tijd ontvangen. Ze kunnen daarmee niet op tijd inspelen op de regel. Bij luchtvaartmaatschappijen bestaat een angst dat zij hun diensten moeten verminderen of stopzetten (tot het moment dat zij vliegtuigen hebben die voldoen aan de eisen). Vrachtmaatschappijen en vertegenwoordigers daarvan vinden ook dat ze extra worden geraakt. De vrachtvloot bestaat van nature niet uit de stillere modellen en nieuwe (stillere) vrachtvliegtuigen zijn pas in de toekomst beschikbaar. Daarom hebben vrachtmaatschappijen meer moeite om de maatregel op tijd te implementeren dan maatschappijen met veel passagierstoestellen. Een van de partijen vindt dat er gebruik moet worden gemaakt van de Quota Count systematiek. De Quota Count systematiek wordt namelijk ook op andere luchthavens gebruikt.

5. Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 per jaar

Luchtvaartmaatschappijen staan kritisch tegenover (snelle) reductie van nachtvluchten. Hierbij worden twee hoofdargumenten genoemd in de consultatie: (1) De maatregelen gaan te snel in en de luchtvaartmaatschappijen noemen dat ze niet voldoende tijd hebben om hierop in te kunnen spelen. (2) Volgens luchtvaartmaatschappijen is deze maatregel een zogenaamde ‘overshoot’ en is er sprake van veel meer geluidsafname dan nodig. Ook wordt genoemd dat het in de randen van de dag (ochtend en avond) een stuk drukker gaat worden als gevolg van deze maatregel en een ‘waterbedeffect’ optreedt.

6. Lager totaal aantal vluchten - maximaal tussen 460.000-470.000 vluchten per jaar

Vliegtuigmaatschappijen zijn vaak sterk tegenstander van een afname van het aantal vluchten. Ze noemen dat deze maatregel de schijn wekt dat afname een doel op zichzelf is geworden. Hierbij wordt volgens hen voorbijgegaan aan de alternatieve oplossingen die zijn voorgesteld door de sectorpartijen en dat men zich enkel focust op capaciteitsreductie. Sommige partijen spreken bezorgdheid uit over hun historisch opgebouwde slotrechten, deze moeten volgens hen gerespecteerd worden.

Reactie op maatregelen fase 3

Dit gaat over een gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht. De meeste sectorpartijen geven aan tegen een gedeeltelijke nachtsluiting te zijn. Ondanks dat dit formeel nog geen deel is van de internetconsultatie. Een uitzondering hierop is de reactie van de luchthaven Schiphol die oproept tot snelle besluitvorming over een nachtslot.

Graduele aanpak

Het basisprincipe van een graduele aanpak wordt gewaardeerd (maatregelen treden in verschillende fases in werking). Maar volgens sommige sectorpartijen is er eigenlijk geen sprake van een graduele aanpak. Het tempo van implementatie is te snel en niet uitvoerbaar. Daarnaast stellen ze vraagtekens bij de samenstelling van de verschillende fases. Er is geen uitleg waarom welke maatregel in welke fase plaatsvindt en hoe de korte deadlines daar inhoudelijk bij passen. Partijen geven ook aan dat een deel van de maatregelen (fase 2, maatregel 5 en 6; beperking aantallen vluchten) pas in zou moeten gaan als de andere maatregelen niet voldoende blijken.

Objectiviteit en betrouwbaarheid gegevens

Partijen hebben kritiek op de objectiviteit en juistheid van gegevens. Daarbij wijzen ze op de wijze van bepaling van doelstellingen en berekening van gegevens. Zo is volgens partijen is het geluidsprobleem niet voldoende objectief onderbouwd (gebaseerd op GGD-onderzoek hinderbeleving). Ook wordt aangegeven dat de huidige en toekomstige situatie op basis van verschillende modellen zijn berekend (NRM en DOC29). Hierdoor zijn ze onvergelijkbaar. Een van de partijen heeft de berekeningen laten uitvoeren door NLR, daar blijkt volgens hen uit dat de maatregelen veel meer geluidsafname opleveren dan nodig is. Daarmee zijn volgens hen de maatregelen onnodig en disproportioneel. Sommige partijen noemen de reductie- aantallen arbitrair. Daarnaast wordt aangegeven dat de aanpassing van de reductiepercentages ten opzichte van het vorige voorstel niet onderbouwd is. Ook wordt aangegeven dat voor sommige maatregelen de kosteneffectiviteitsberekening ontbreekt of niet goed is berekend. Zo wordt benoemd dat de kosteneffectiviteit van de aanvullende vlootvernieuwing ontbreekt en dat de kosten voor het niet gebruiken van secundaire banen tussen 13:00-15:00 zijn onderschat omdat kosten door vertragingen niet zijn meegenomen.

(Strategisch) belang luchtvaart

Veel sectorpartijen benoemen het strategische en economische belang van de luchtvaartsector voor Nederland. Partijen benoemen in dat kader de internationale afspraken en het risico op retaliatie. Retaliatie is het nemen van tegenmaatregelen door een land als een ander land zich niet aan (internationale) afspraken houdt. In het geval van retaliatie wordt de Nederlandse luchtvaartsector volgens hen dubbel geraakt (maatregelenpakket zelf, en de tegenmaatregelen). Deze maatregelen richten zich waarschijnlijk tegen de home-carrier, in het geval van Schiphol is dat KLM. Partijen geven aan dit risico onvoldoende is meegewogen in de analyse van kosteneffectiviteit. Ook buitenlandse overheden roepen Nederland op de internationale afspraken, zoals het Canada-EU transport agreement, te respecteren. Ook de vrachtluchtvaartsector benoemt zijn strategisch belang. De coronapandemie en de oorlog in Oekraïne onderstreept volgens hen het belang van vrachtluchten. Ze vinden dat maatregelen niet kunnen worden ingevoerd zonder waarborgen voor het behouden van de vrachtluchten. Tot slot wijzen sommige partijen op het specifieke belang van nachtluchten (langer kunnen benutten werkdag).

Urban Matters,
People Matter



AT Osborne

Postbus 168
3740 AD Baarn
(035) 543 43 43

© 2024, AT Osborne

www.atosborne.nl