

Zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach juni 2024

Introductie

In deze brief geven de ondergetekende vrachtpartijen hun zienswijze voor de aanvullende raadpleging (juni 2024) in de Balanced Approach Procedure Schiphol.

We onderstrepen en zijn het eens met de input van IATA, A4A en EEA voor deze aanvullende raadpleging, maar willen bepaalde punten aangeven die specifiek relevant zijn voor de Nederlandse luchtvrachtsector en haar gebruikers.

We benadrukken daarbij dat we ons inzetten voor een schonere en stillere luchtvaart. Zowel de luchtvrachtvervoerders als de verladers, zetten zich in voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van de EU. De uitdaging om de luchtvaart duurzamer te maken en minder impact op de omgeving te hebben, is om de juiste balans te vinden tussen het verminderen van emissies, geluid en lokale impact en tegelijkertijd het behoud van concurrentievermogen en het bieden van connectiviteit tussen Nederland en de rest van de wereld voor mensen, gezinnen en bedrijven, maar ook om nationale strategische redenen.

Het is in het algemeen belang dat Nederland 24/7 verbonden blijft met de wereld. De luchtvrachtsector speelt daarbij een cruciale rol, zoals tijdens de coronajaren is gebleken. Naast dag- en nachtconnectiviteit moeten er voldoende verbindingen beschikbaar zijn om het kwalitatief sterke netwerk van Schiphol in stand te houden. Met bovenstaande achtergrond in het achterhoofd geven wij hieronder antwoord op uw vragen.

Vraag 1: Wat vindt u van de stapsgewijze invoering van de maatregelen in drie fasen en het bijbehorende tempo?

Fasen 1 en 2

Wij zijn het ermee eens dat elke geluidsgelateerde beperkende maatregel pas kan worden ingevoerd na een grondige beoordeling van de eerste drie pijlers van de Balanced Approach. Als dat het geval is, moeten deze maatregelen geleidelijk worden ingevoerd in de context van wat redelijk en haalbaar is voor de sector, zoals de leveringsperiode van nieuwe toestellen, beschikbare technologische toepassingen, en met voldoende tijd om rekening te kunnen houden met grandfathering-bepalingen. Het is niet mogelijk om op korte termijn wijzigingen door te voeren, onze bedrijven werken met een operationele planning op lange termijn die zekerheid vooraf vereist.

Vrachtkvervoerders verbinden bedrijven en mensen over de hele wereld. Het veranderen van een element ergens heeft een domino-effect in netwerken van vrachtkvervoerders maar ook van hun klanten (bijvoorbeeld door afgesproken ophaal- en levertijden af te stemmen op productieprocessen). Vooral veranderingen met betrekking tot vluchtschema's zijn onderhevig aan een vermenigvuldigingseffect.

Hoewel we begrijpen dat de overheid naar aanleiding van de RBV-zaak maatregelen wil nemen, benadrukken we dat de voorgestelde ingangsdata niet onderbouwd zijn en dat het tempo te hoog ligt voor bepaalde maatregelen. Zeker in vergelijking met andere initiatieven, zoals de invoering van zero-emissiezones, waar bedrijven ruim de tijd krijgen om veranderingen in hun wagenpark of bedrijfsvoering door te voeren. Hieronder zullen we dit timingelement per maatregel verder uitwerken en waar van toepassing alternatieven aanreiken.

We zijn van mening dat de uitwerking in de praktijk van de maatregelen 1 tot en met 4 in fase 1 en 2 éérs goed onderzocht en beoordeeld dienen te worden, voordat operationeel beperkende maatregelen zoals 5 en 6 worden genomen, laat staan zoals de maatregel in fase 3. Dit geldt temeer omdat het ministerie zelf verwacht dat de maatregelen een overschrijdingseffect zullen hebben.¹

Fase 3

We benadrukken dat de toepasselijke wetten, voorschriften en procedures te allen tijde moeten worden gevolgd. Dit is met name relevant in het kader van de rechtszekerheid, een beginsel dat de (nieuwe) Nederlandse regering ter harte wil nemen. Wij zijn van mening dat het vermelden van de voorgestelde maatregel(en) voor fase 3 op dit moment in het algemeen in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel, en in het bijzonder met de regels van de evenwichtige aanpak. Alternatieven voor een exploitatiebeperking, zoals een nachtsluiting, moeten eerst grondig worden onderzocht. Door deze maatregel op dit moment al op te voeren lijkt het kabinet uit te gaan van een gewenste uitkomst, terwijl de uitkomst van de impactanalyse nog niet eens bekend is en alternatieven nog niet zijn beoordeeld en geraadpleegd. Politieke overwegingen mogen niet vooruitlopen op de beoordeling van de verschillende alternatieven.

Een nachtsluiting heeft grote gevolgen voor een aantal airlines dat met vrachtlvliegtuigen op Schiphol vliegt én grijpt in op het wezen van de integrators op Schiphol, aangezien nachtelijk werken een integraal onderdeel is van hun bedrijfsmodel. De beperkingen van dergelijke (definitieve) wijzigingen zullen zeer nadelig zijn voor het netwerk van Schiphol en de connectiviteit van Nederland. De voorgestelde avondklokopties brengen met zich mee dat Nederland 's nachts door de lucht wordt afgesloten van de rest van de wereld.

Dit alles is impactvol vanuit het oogpunt van strategische autonomie, zeker gezien de huidige geopolitieke situatie. Hetzelfde geldt voor de concurrentiekracht en de economische welvaart van Nederland. Om de goederenstromen, zoals pharma, tech en kwetsbare vers producten, zeker te stellen en daarmee de positie van Nederland en te voorkomen dat ladingstromen zich (permanent) gaan verplaatsen – met alle gevolgen voor Nederland vandien – is het essentieel om een sterke, internationaal verbonden luchthaven gezamenlijk te positioneren. Wij zijn van mening dat ook hier rekening mee moet worden gehouden bij de afweging van belangen in het kader van de Balanced Approach. We verzoeken de regering daarom met klem om alle beschikbare alternatieven en belangen in overweging te nemen bij het voltooien van de huidige evenwichtige aanpak.

¹ Tot 21%, slide 13 van de Presentatie 'Informatiesessie Aanvullende Raadpleging balanced-approach procedure', d.d. 30 mei 2024.

Vraag 2: Wat is uw mening over de nieuwe en aangepaste maatregelen (fase 1 en 2) die zijn voorgesteld om de doelstelling van geluidsreductie te bereiken?

Fase 1 – november 2024

We juichen de vlootvernieuwingsplannen van luchtvaartmaatschappijen toe, maar benadrukken daarbij dat vrachtvliegtuigen door de aard van hun businessmodel en dat van de gehele vliegtuigindustrie, vaak niet de nieuwste modellen op de markt zijn (vaak voormalige passagierstoestellen).

Fase 2 – november 2025

Luchthaventarieven voor luidruchtige vliegtuigen worden hoger

Dit kan een redelijk instrument zijn, mits het niet-discriminerend wordt toegepast. Het risico bestaat dat bij een overbelaste luchthaven dit soort heffingen alleen dienen als een inkomstenmaatregel en niet als een stimulans voor de inzet van stillere vliegtuigen. Bovendien kan het leiden tot een verdrukking van vrachtvliegtuigen. Eerder zagen we dit ook gebeuren op luchthaven Heathrow.

Weren van lawaaierige vliegtuigen 's nachts

Wij kunnen een systeem met niet-discriminerende geluidscategorieën steunen, maar ondersteunen niet het weren op basis van vliegtuigtype. Het is bovendien belangrijk om vrachtvervoerders voldoende tijd te geven om aan de eis te voldoen, met name maatschappijen die nu al op Schiphol vliegen. Wij denken graag mee over een realistisch en voor iedereen acceptabel tijdspad. Voorkomen moet worden dat de maatregel de flexibiliteit om in te spelen op marktbehoeften (denk aan capaciteit) vermindert.

Minder gebruik van secundaire start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden

In goed overleg met de gebruikers kan dit een redelijk instrument zijn, mits ervan wordt uitgegaan dat er geen significante operationele effecten zijn. Wij begrijpen niet op welke kennis de maatregel om twee banen tussen 13.00 uur en 15.00 uur te sluiten gebaseerd is.

Aanvullende vlootvernieuwing

Luchtvaartmaatschappijen hebben er een inherent belang bij om op eigen initiatief aan vlootvernieuwing te doen om de brandstofefficiëntie te verbeteren en in relatie tot de samenleving (geluids)overlast te verminderen. Zoals u zelf ook aangeeft is het voor veel vrachtluchtvaartmaatschappijen niet altijd mogelijk om stillere vliegtuigen in te zetten, omdat die er niet zijn. Wij roepen daarom op om met airlines in gesprek te gaan over een realistisch en acceptabel tijdspad. Het effect van vlootvernieuwing moet bovendien worden meegenomen in de Balanced Approach procedure.

Minder vluchten 's nachts - maximaal 27.000 vluchten per jaar

Wij steunen deze maatregel niet zolang er nog andere alternatieven kunnen worden toegepast. Hiervoor verwijzen wij naar het 10-punten plan dat is opgesteld door de luchtvaartsector. Ook verwijzen wij naar de brief die wij tijdens de eerste consultatie over de Balanced Approach hebben overgelegd, waarin de economische bijdrage van luchtvracht aan de welvaart van Schiphol en Nederland en het onevenredige effect van de reductie op vrachtvervoerders worden genoemd. Andere vervoersmodaliteiten bieden vaak geen alternatief, omdat ze te traag

en te inflexibel zijn en evenzeer hun impact hebben op mens en milieu. Het is daarbij nog zeer de vraag hoe de slotcoördinator van plan is om te gaan met onevenredige gevolgen voor kleine luchtvaartmaatschappijen.

Lager totaal aantal vluchten - maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar

Net als hierboven steunen wij deze maatregel niet als er nog andere alternatieven kunnen worden geïmplementeerd. Hiervoor verwijzen wij naar het 10-punten plan dat is opgesteld door de luchtvaartsector. In onze input op de eerste consultatie verwijzen we bovendien naar onderzoek waarin wordt gewaarschuwd dat Schiphol bij een reductie van 500.000 naar 440.000 haar belangrijke luchtvrachthubfunctie kan verliezen, omdat dat een reductie van 60% vrachtluchten met zich meebrengt. Vergelijkbaar onderzoek is nog niet uitgevoerd voor de nieuwe voorgestelde reductie, maar er kan worden aangenomen dat de onevenredige impact op de luchtvracht blijft bestaan.

21 juni 2024

Air Cargo Netherlands,
Transport en Logistiek Nederland
evofenedex