

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

21 juni 2024

BETREFT: BARIN zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol 2024

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg dient de Board of Airline Representatives In The Netherlands (BARIN) graag haar zienswijze in ten aanzien van de aanvullende raadpleging op de Balanced Approach inzake de beoogde geluidsreductie omgeving Schiphol en het daaraan gekoppelde aanvullende maatregelenpakket zoals door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangekondigd op 24 mei jl.

Wij willen niet onvermeld laten dat een goede relatie met de omgeving voor ons prioriteit heeft. Daarom zijn we er als brancheorganisatie ook op gebrand een zo goed mogelijk beleid te helpen tot stand komen om voor de omgeving een verdere reductie van hinder en geluidsoverlast te realiseren. In het belang van de omwonenden én de luchtvaartsector. Niet voor niets heeft BARIN samen met vele andere partners in 2023 aan de basis gestaan van het sectorplan “Schoner, Stiller, Zuiniger”, waarin vele doelen ruimschoots gehaald worden op een alternatieve wijze dan nu door de Minister voorgesteld. Voor de volledigheid voegen wij het sectorplan nogmaals bij.

Het bovengenoemde sectorplan voldoet aan de doelstellingen en heeft de omwonenden van Schiphol op de lange termijn meer hinderbeperking te bieden dan de plannen zoals deze nu voorliggen. Tevens is het een breed door de sector gedragen plan dat de sector zekerheid voor de toekomst biedt. En die zekerheid is cruciaal voor een stabiele en financieel gezonde bedrijfsvoering. De investeringen in een stillere en zuiniger vloot zijn immens en de sector is hierbij enerzijds afhankelijk van een lang-cyclisch proces van aanschaf en dito afschrijvingen en anderzijds van een overheid die de kaders schept om deze investeringsafwegingen zorgvuldig en juist te maken.

Tevens refereren wij aan onze ingediende zienswijze d.d. 15 juni 2023 op het eerste maatregelenpakket in deze Balanced Approach procedure. Hierin hebben wij breed onze alternatieven uiteen gezet en zullen ons beperken tot de hoofdpunten voor fase 2 en 3 waarop wij zullen reageren.

FASE 2

Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder:

Wij zijn een voorstander van tariefdifferentiatie voor lawaaiige vliegtuigen. Hoewel we beseffen dat dit voor onze leden (de luchtvaartmaatschappijen) additionele kosten met zich mee kan brengen, weten wij ook van onze leden dat ook zij van mening zijn dat deze maatregelen, zij het proportioneel en in redelijkheidbijdragen aan het maken van de juiste keuzes ten aanzien van inzetbaarheid van de vloot.

Wij pleiten daar in ons sectorplan ook voor en de Luchthaven Schiphol stelt in de lopende consultatie Havengelden 2025-2027 een grotere differentiatie voor meerdere categorieën voor dan waar het Ministerie nu mee rekent. Wij omarmen de voorstellen van Schiphol.

Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht:

BARIN begrijpt heel goed dat lawaaiige vliegtuigen (zoals de B747F) zeker in de nacht tot de grootste klachtenbron behoort en wij ondersteunen dan ook de voorgestelde maatregel om deze meest lawaaiige toestellen uit de nacht te weren.

Waar we het niet met elkaar eens zijn is het gekozen tijdspad. Het ministerie kan weten dat je nieuwe vliegtuigen niet van de plank kunt kopen. Productietijden zijn lang en de discussie over geluids- en emissiereductie beperkt zich nu eenmaal niet tot Nederland alleen. En ook niet tot Europa. Van Singapore tot Amsterdam, vele maatschappijen hebben bijv. de A350F in bestelling met afleverdata vanaf 2026/27. Voor zover ons bekend is het ministerie hiervan op de hoogte; mede daarom begrijpen we niet waarom gekozen is voor november 2025. Nu een ban op deze vliegtuigen in de nacht instellen per november 2025 is niet realistisch en leidt alleen maar tot verplaatsing van verkeer en verlies van werkgelegenheid terwijl we weten dat een jaar later de geluidsdoelen van -15% lawaai in de nacht ruimschoots overschreden zal worden (>-20%).

We maken graag een vergelijking met de auto-industrie: Wanneer we in Europa begin dit decennium de keuze maken dat er geen nieuwe fossiele brandstof auto's meer uit de fabriek mogen rollen, nemen we daar 10 jaar de tijd voor tot 2030 om een dergelijke maatregel effectief in te laten gaan. Vlootontwikkelingen vergen een veel langere horizon dan aanpassingen aan auto's, en toch wordt op deze manier veel meer tijd geboden aan Automobilititeit in transitie dan aan Luchtvaart in Transitie!

Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden:

BARIN begrijpt niet waar de maatregel om 2 banen te sluiten tussen 13:00-15:00 uur vandaan komt. We hebben sinds jaar- en dag een goed werkend preferentieel banenstelsel waarop zowel de verkeersleiders van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) alsook de vliegtuigbemanningen naar en van Schiphol goed op ingewerkt zijn. Dit draagt alles bij aan een veilige en voorspelbare operatie.

Wij begrijpen dat noch Schiphol, noch LVNL geconsulteerd zijn over deze voorgestelde maatregel en de eerste signalen die ons bereiken zijn dat beide organisaties aangeven dat deze voorgestelde plannen niet uitvoerbaar zijn. LVNL geeft aan dat een gedeeltelijke banensluiting zoals voorgesteld alleen op een veilige manier kan worden uitgevoerd als er in de capaciteit gesneden wordt en dus voorwaarden hiervoor in de Capaciteit Declaratie van Schiphol worden opgenomen. Dit is onzes inziens niets anders dan een verkapte,

aanvullende exploitatiebeperking vermomd als operationele maatregel.

Tevens zal een sluiting van 2 banen gedurende 2 uur in de middag niet alleen voor een netwerk-carrier grote operationele gevolgen hebben maar ook voor de leisure-carriers die 's ochtends vroeg vertrekken en rond het middaguur terugkeren naar Schiphol. Deze zullen na een korte omdraaitijd weer precies in die tijd-bracket van 13:00-15:00 moeten vertrekken. En wat te denken van alle buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen en in de ochtend vanuit Amerika/Canada en Azië binnenkomen. Ook zij zullen beperkt worden in hun operatie. Dit zal leiden tot meer vliegtuigen gelijktijdig aan de grond waardoor a) het grondproces wordt verstoord en b) de veiligheid in het gedrang komt met te veel vliegtuigen op de taxibanen en buffers.

Bovendien vragen wij ons ernstig af of bewoners hier echt mee gediend zijn. Tussen 13:00-15:00 uur zijn de meeste mensen aan het werk, de fabrieken draaien, de kantoren zitten vol. Of mensen nuttigen hun lunch. De eerste reactie van bewoners lopen ook niet over van enthousiasme.

Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen:

Dit is een continue proces en dat gaat in het snelst mogelijke tempo. Hierbij moet worden aangetekend dat een financieel gezonde bedrijfsstrategie enerzijds natuurlijk wel met bestaande afschrijvingstermijnen moet werken en anderzijds afhankelijk is van de productiecapaciteit van de diverse leveranciers. Niet alleen de Nederlandse 'home-based carriers' investeren fors en adequaat in een schonere, stillere en zuiniger vloot, ook de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vliegen veelal met het modernste materiaal naar en van Nederland. De bovengenoemde tariefdifferentiatie is een uitstekend middel om dit proces te helpen versnellen. Conform de BA procedure is het essentieel dat alle vlootvernieuwing meegenomen moet worden om te kijken of het geluidsdoel wordt gehaald en niet zoals Ministerie heeft gedaan alleen te kijken naar het effect bovenop de autonome vlootontwikkeling. Deze benadering is strijdig met de procedure van de Balanced Approach. Met referentie aan de Kamerbrief van de Minister d.d. 19 juni 2024 (Kenmerk I E NW/BSK-2024/174848) merken wij tevens op dat de gehanteerde methodiek van het geluidsdoel van -20% bovenop de bestaande autonome vlootvernieuwing niet conform de bestaande richtlijnen zijn.

Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar:

Wij hebben al eerder gewezen op de verwachte realisatie van -20% geluid in de nacht per 2027. De langetermijnstrategie werkt onzes inziens. Het inzetten van de stilste vliegtuigen in de nacht (fase 1 -2024) zoals nu al door meerdere Nederlandse carriers wordt gedaan helpt wezenlijk de geluidsoverlast te reduceren. Nu inzetten op een maximum aantal van 27.000 vluchten in de nacht reduceert de incentive voor meer luchtvaartmaatschappijen om ook dergelijke stappen te zetten. Het kiezen van een juist tijdpad om ook te komen tot het uitfasen van alle meest lawaaiige vliegtuigen ('s nachts én overdag) is iets waar omwonenden echt iets aan hebben.

Het verlagen van het volume in de nacht zal er toe leiden dat er meer vluchten naar de randen van de nacht verplaatst gaan worden; een periode waar volgens diverse bronnen de bewoners het meeste geluidsoverlast ervaren.

Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar:

Wederom bekruipt ons hier het gevoel van doelredenering; niet reductie van geluid is het doel maar reductie van het aantal vliegtuigbewegingen.

Om tot een dergelijk plafond van 460.000-470.000 vliegtuigbewegingen te komen zullen er hoe dan ook historische slots verloren gaan; niet alleen voor de home-based carriers die het overgrote deel van de historische slots bezitten, maar ook voor de buitenlandse maatschappijen. Het effect hiervan laat zich raden. Nederland wordt wederom de risée van internationaal luchtvaartland en er zullen zeker vanuit diverse landen, ook ten gevolge van deze maatregel, vergeldingsmaatregelen te verwachten zijn.

Op basis van de Geluidsverordening (EG 598/2014 par. 9 preambule en art. 5 lid 3 sub d) is een exploitatiebeperking alleen mogelijk als andere maatregelen uit het voorgestelde pakket in de lopende Balanced Approach niet tot het beoogde effect leiden.

Met al deze maatregelen in fase 2 is volgens ons geen sprake van een ‘graduele aanpak’ maar worden diverse maatregelen die allemaal weer zijn weerslag zullen hebben op andere maatregelen en processen in een veel te korte tijd doorgevoerd. Wij vernemen van onze Europese zusterorganisaties dat dergelijke Balanced Approach procedures op luchtvaart gerelateerde maatregelen in hun landen minimaal 5 tot 10 jaar duren. Het traject waar dit ministerie voor gekozen heeft doet volgens ons afbreuk aan een juiste en zorgvuldige belangenafweging.

FASE 3

Gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht:

De doelstelling van het ministerie beoogt een geluidsreductie van 15% in de nacht te behalen. Met de voorstellen zoals door de sector gedaan behalen we per november 2025 al een geluidsreductie van >20%. Ruim boven de doelstelling van het ministerie. Een gedeeltelijke nachtsluiting vinden wij daarom ook een disproportionele maatregel. Een ‘overshoot’ van de geluidsdoelstelling is ook niet toegestaan volgens artikel 5 lid 6 van de Geluidsverordening, omdat het aangeeft dat de opgelegde maatregelen verder gaan dan noodzakelijk is om de doelen te bereiken.

Zoals boven ook al betoogd, zullen vluchten die gedwongen uit de nacht moeten verdwijnen voor zover mogelijk terecht komen in de randen van de nacht. Juist een periode die door bewoners wordt ervaren als een periode van grotere geluidshinder.

Tegelijkertijd zijn we verbaasd over het feit de overheid hier al een standpunt lijkt in te nemen over sluiting van de nacht terwijl de studie naar de effecten hiervan nog loopt. Voor de zoveelste keer wordt hier voor de troepen uitgelopen met alle mogelijke juridische consequenties van dien.

Een nachtsluiting zal grote schade toebrengen aan de Nederlandse economie, zal nadelig werken in de ticketprijzen voor de Nederlandse vakantieganger en het business model van de leisure carriers ernstig schaden. Deze maatregel is verre van kosteneffectief.

CONCLUDEREND

Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgde procedure en de voorstellen in het gehele dossier 'Geluidsreductie Schiphol'.

Er is met de Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022 al een doelredenering van krimp in gang gezet zelfs al vóórdt een Balanced Approach procedure werd gestart. En deze doelredenering is gaandeweg het proces, nu 2 jaar later nog steeds niet door het ministerie losgelaten.

De voorgestelde maatregelen lijken ons disproportioneel en er is onzes inziens te weinig naar de kosteneffectiviteit van de diverse maatregelen gekeken waarop vervolgens de keuze is gebaseerd.

Volgens de Europese Geluidsverordening (artikelen 5 lid 3 aanhef en sub d, en lid 6) mag een exploitatiebeperking alleen worden gebruikt als 'last resort'. Dit lijkt ons hier niet aan de orde aangezien maatregelen zoals voorgesteld in het Stiller, Schoner en Zuiniger sectorplan voldoende effect sorteren (zie boven als voorbeeld de 'overshoot' in de nacht).

Een gebrek aan overleg over de technische en operationele impact van de voorgestelde maatregelen met bijv. de LVNL is onzes inziens onzorgvuldig. Een veilige operatie staat op nummer één en het is onontbeerlijk dat de technische specialisten zich hierover kunnen buigen.

Het gehele tempo waarmee dit dossier door het ministerie wordt behandeld leidt tot vraagtekens. Ook het feit dat ons verzoek tot verlenging van de zeer korte periode van 4 weken voor deze aanvullende raadpleging niet is gehonoreerd stemt tot teleurstelling. In de aanvullende raadpleging van 24 mei jl. wordt ook gewag gemaakt van de uitspraak in de RBV-zaak van maart 2024. Maar juist tegen die uitspraak gaat het ministerie in beroep specifiek ten aanzien van de korte termijn van 12 maanden waartoe de rechter heeft bevolen. Dit lijkt op meten met 2 maten; enerzijds wel verlangen dat te korte termijnen niet haalbaar zijn voor het ministerie maar nog kortere termijn wel van de sector verwachten. Tot slot willen wij opmerken dat wij op geen enkel moment betrokken zijn geweest bij de door de Minister voorgestelde maatregelen; ondanks regelmatig contact en bijeenkomsten is het voorgestelde pakket maatregelen op geen moment besproken met de luchtvaartmaatschappijen. Dit lijkt ons in strijd met goed openbaar bestuur dat de belangen van alle partijen zorgvuldig weegt.

Verblijvend met de meeste hoogachting,

Marnix H Fruitema



Voorzitter BARIN

