

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Per internetconsultatie: https://www.internetconsultatie.nl/aanvullende_raadpleging_ba/b1

Betreft: Zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Datum: 21 juni 2024

Inleiding

Op 15 maart 2023 is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("het ministerie") een openbare consultatie gestart in het kader van de Balanced Approach procedure Schiphol. Op 24 mei 2024 is het ministerie met een aanvullende raadpleging gekomen. Met onderstaande zienswijze reageren TUI Airlines Nederland B.V. ("TUI") en Corendon Dutch Airlines B.V. ("Corendon") op deze consultatie. Deze zienswijze is heden 21 juni 2024 ingediend.

Met deze zienswijze reageren TUI en Corendon op het consultatiedocument en op de onderzoeken die als bijlagen zijn meegestuurd. Tevens maken zij van de gelegenheid gebruik om een aantal opmerkingen te maken over het verloop van de procedure.

Leeswijzer

De volgende onderwerpen komen respectievelijk aan bod:

- Opmerking vooraf
- Belang van leisure: diversiteit in plaats van selectiviteit (selectiviteit vormgegeven door netwerkkwaliteit)
- Gevolgde procedure
- Meenemen randvoorwaarden uitvoeringstoets LVNL in berekening kosteneffectiviteit
- Voorgestelde maatregelen
- Conclusie

Opmerking vooraf

TUI en Corendon staan altijd open om in samenspraak te komen tot oplossingen die leiden tot minder geluidsoverlast en hinder voor omwonenden. Wij nemen daarin vanzelfsprekend ook onze eigen verantwoordelijkheid en spannen ons maximaal in om overlast en hinder voor omwonenden te beperken. Wij kennen de omwonenden goed: Corendon heeft een hotel naast Schiphol waar heel veel

inwoners van Badhoevedorp komen zwemmen, eten of borrelen. Bovendien wonen veel van onze collega's in de nabijheid van Schiphol. Al jaren investeren wij om onze impact op het gebied van geluid en CO₂ te verlagen. Zowel TUI als Corendon vliegt met een jonge vloot die aanzienlijk stiller is dan oudere vliegtuigtypes.

De afgelopen jaren hebben we gezien dat het aankondigen van nieuwe maatregelen ons als sector heeft overvallen. De communicatie met het ministerie is op dit moment veel beter, maar dit heeft er desalniettemin toe geleid dat we in een juridisch steekspel zijn beland in een gepolariseerd landschap. Met open, transparante communicatie over en weer willen wij dergelijke situaties het liefst voorkomen. We merken dat deze (nieuwe) weg ook vanuit het ministerie is ingezet en spreken onze waardering hiervoor uit. Daarnaast hebben wij begrip voor de complexe juridische realiteit waarbinnen de overheid op dit moment moet opereren.

Belang van leisure: diversiteit in plaats van selectiviteit (selectiviteit vormgegeven door netwerkkwaliteit)

In de Hoofdlijnenbrief (IenW/BSK-2022/156292), die de basis vormt voor de krimpplannen, is aangegeven dat er een nieuwe balans moet komen tussen enerzijds het belang van een internationale luchthaven voor Nederland, en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving, met name voor omwonenden.

Deze verbondenheid (een van de vier pijlers van de luchtvaartnota) wordt bepaald op basis van een analyse die later in dat jaar (december 2022) omgezet is in beleid: het beleidskader netwerkkwaliteit. In dit beleidsstuk wordt gesproken over het feit dat netwerkkwaliteit zich toespitst op de waarde van afzonderlijke bestemmingen. De nieuwe definitie van netwerkkwaliteit is erop gericht om alleen de economische waarde van een bestemming te duiden: oftewel het zakelijk verkeer. TUI en Corendon zijn van mening dat ook andere zaken de waarde van een bestemming bepalen. De nieuwe definitie schiet hierin dan ook tekort. Ook SEO deelt deze inzet en richt zich op een alternatief, gericht op brede welvaartsanalyse. Hierin worden alle belangen meegenomen bij het vaststellen van de relevantie van bestemmingen. Dat is dus niet alleen zakelijk verkeer (netwerkkwaliteit), maar ook de belangen van passagiers die vanuit Nederland naar een vakantiebestemming reizen, en het belang van omwonenden.

In de Hoofdlijnenbrief van het ministerie wordt de transferpassagier onzes inziens belangrijker ingeschat dan de *Origin Destination* passagiers (OD-passagiers¹) en krijgt de hub-functie van Schiphol voorrang op de *point-to-point*-verbindingen. Dit ondanks het feit dat uit cijfers blijkt dat het aandeel OD-passagiers met 63,4% veel meer is dan het aantal transferpassagiers, 36,6%. Maar liefst 78% van de Nederlandse reizigers had vakantie als reden om voor het laatst het vliegtuig te pakken², en op de tweede plek het bezoeken van familie en vrienden. Datzelfde geldt voor passagiers op transfervluchten, want ook daar reist tweederde met een leisure-motief. Daarbij komt dat de OD-passagiers alles betalen op en rond de luchthaven. Zij dragen bij aan de infrastructuur, betalen belastingen, waaronder de vliegbelasting, spenderen in de horeca, betalen parkeertarieven en treinkaartjes. SEO Economisch Onderzoek bevestigt

¹ Origin Destination passagier; passagier met een luchthaven als vertrek- of aankomstpunt. Ook wel omschreven als opstappende passagier

² Luchtvaartnota: Verantwoord vliegen naar 2050, pag 31.

dit beeld in hun onderzoek *Het belang van Leisure vervoer op Schiphol*.³ Ook in het recente rapport van Beeling⁴ van juni 2023, *Het belang van leisurepassagiers op Schiphol*, laat zien dat in 2021 74% van de passagiers op Schiphol met een leisure-motief reisde – dat beeld geldt nu ook nog.

Luchtvaartmaatschappijen en het netwerk op Schiphol zijn sinds de pandemie afhankelijk geworden van leisure-passagiers.

Er is ook gekeken naar de welvaartsbijdrage van leisure-passagiers. Vanuit maatschappelijk oogpunt is het van belang dat de capaciteit op Schiphol zoveel mogelijk wordt ingezet voor vluchten die veel bijdragen aan de nationale welvaart. De welvaartsbijdrage van *point-to-point* maatschappijen, waaronder TUI en Corendon, levert per vlucht 16.500 euro op aan welvaart voor de Nederlandse samenleving, tegenover 6.500 euro per vlucht voor netwerkmaatschappijen. Ruim de helft daarvan kan worden toegeschreven aan leisure-passagiers. Netwerkmaatschappijen vervoeren naast lokale reizigers ook veel buitenlandse (transfer)passagiers, die niet direct meetellen in een welvaartsanalyse voor Nederland. *Point-to-point*-maatschappijen vervoeren vrijwel uitsluitend Nederlandse

(leisure-)passagiers.

Kortom, er zou wat ons betreft meer waarde mogen worden gehecht aan de OD-passagier, de vakantieganger vanuit Nederland. Nu groei van Schiphol niet meer aan de orde is, zou het kabinet juist de stap moeten maken van selectiviteit naar diversiteit. Een *point-to-point*- én een *hub-and-spoke*-netwerk versterken elkaar juist. Ze kunnen en moeten naast elkaar een plaats krijgen op Nederlands grootste luchthaven.

Gevolgte procedure

Met de ‘aanvullende raadpleging’ geeft het ministerie opvolging aan de gestarte Balanced Approach-procedure waarbij de opmerkingen van de Europese Commissie (hierna: EC) zijn meegenomen. We hadden graag – net als bij het initiële notificatietraject – de gelegenheid gehad om in technische sessies met elkaar in gesprek te gaan over de invulling hiervan.

In tegenstelling tot het initiële notificatietraject zijn er geen technische sessies geweest waarbij de mogelijkheid is geboden om op basis van de terugkoppeling van de EC met elkaar in gesprek te gaan over de invulling hiervan. Daarnaast zijn de onderliggende rapporten v.w.b. de gedetailleerde uitwerking van voorgestelde maatregelen niet gedeeld, waardoor het onmogelijk is om de uitkomsten te verifiëren.

Wij maken ons zorgen over het beoogde tempo en het ogenschijnlijk ontbreken van een daadwerkelijke graduele aanpak. Vanuit de EC is duidelijk teruggekoppeld dat er heel goed moet worden gekeken naar dit tempo. Uit de aanvullende raadpleging blijkt evenwel dat het geluidsdoel binnen minder dan 1,5 jaar moet worden bereikt. Daarbij is geen rekening gehouden met een realistisch tijdspad dat nodig is om invulling te geven aan de maatregelen, inclusief overgangperiode. Dit zorgt ervoor dat het ministerie vrijwel direct terugvalt op het *ultimum remedium*: de exploitatiebeperking.

³ <https://www.seo.nl/publicaties/het-belang-van-leisurevervoer-op-schiphol/>

⁴ <https://www.anvr.nl/downloads/Beelining-het-belang-van-leisurepassagiers-op-Schiphol>

Verder valt op dat het meenemen van fase 3 (in deze raadpleging) prematuur is. Met het invoeren van maatregelen uit fase 1 en 2 behalen we al het gestelde geluidsdoel, wat volgens de BA-procedure het uitgangspunt is.

Meenemen randvoorwaarden uitvoeringstoets LVNL in berekening kosteneffectiviteit

Parallel aan het doorlopen van de consultatieprocedure in 2023 is aan LVNL gevraagd om een uitvoeringstoets uit te voeren. De conclusie van de uitvoeringstoets is als volgt⁵:

*De voorgestelde maatregelen, zowel individueel als in combinatie, worden ingeschat als uitvoerbaar, **mits aan de nadere randvoorwaarden wordt voldaan en mogelijk hieruit voortvloeiende implicaties worden geaccepteerd***. (bold door Corendon en TUI)

Een uitvoeringstoets is essentieel om te zien welke (onverwachte) effecten voorgenomen beleid heeft. Het is in dit geval ook cruciaal dat de randvoorwaarden die LVNL noemt in hun uitvoeringstoets integraal onderdeel uitmaken van de kosteneffectiviteitsanalyse voor de Balanced Approach-procedure. Dit leidt tot een meer accurate en realistische beoordeling van de beleidsopties. Het is daarom belangrijk dat het kabinet de resultaten van de uitvoeringstoets van LVNL volledig integreert in de kosteneffectiviteitsanalyse om de juiste afweging te maken, zoals voorgeschreven in de BA-procedure. Wij zien dit nu niet terug in de aanvullende maatregelen en stukken.

Voorgestelde maatregelen

In het notificatiedocument heeft het ministerie aangegeven dat er opnieuw beoordeeld is of eerder afgefallen maatregelen alsnog een bijdrage kunnen leveren aan het behalen van het geluidsdoel. Het is echter onduidelijk hoe het ministerie uiteindelijk is gekomen tot de shortlist van maatregelen. Zijn de voorstellen die door de sector zijn gedaan in het sector plan 'Stiller, Schoner, Zuiniger' (SSZ) hier ook in meegenomen?

Individuele maatregelen

Er is een lijst opgesteld van voorwaarden waar de maatregelen aan moeten voldoen. Eén van deze voorwaarden is dat hinder niet mag worden verplaatst. Een maatregel moet de hinder verminderen, en niet slechts verplaatsen naar andere gebieden rond de luchthaven. Er is echter sprake van een tegenstrijdigheid, aangezien de meerderheid van de voorgestelde (operationele) maatregelen *juist* zal leiden tot verplaatsing van hinder. Bijvoorbeeld de voorgestelde stilteperiode tussen 1300 en 1500. Dit zal verkeer – en dus geluid – naar andere banen verplaatsen.

Het is bijna onmogelijk om 'hinder' objectief te meten. Doel van de Balanced Approach-procedure is juist om op een objectieve wijze te bekijken hoe het geuidsdoel gehaald kan worden.

⁵ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/besluiten/2023/09/01/annex-v---uitvoeringstoets-combinaties-mogelijke-maatregelen-balanced-approach-schiphol-lvnl>

Inzet van stillere toestellen in de nacht

Het inzetten van stillere toestellen in de nacht is een zeer effectieve maatregel. Zowel TUI als Corendon heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in vlootvernieuwing en beide maatschappijen vliegen momenteel met de stilste vliegtuigen vanaf Schiphol, de Boeing 737-MAX en de Boeing 787.

Tariefdifferentiatie

Zoals aangegeven in het sectorplan SSZ is tariefdifferentiatie een effectieve maatregel. Wat opvalt in de kosteneffectiviteitsanalyse van de aanvullende raadpleging, is dat het percentage enorm verschilt met de maatregel uit het notificatiepakket uit 2023: 3.6% vs 0.2%. Daarnaast is in het sectorplan SSZ een percentage berekend van 2.6%. Het ontbreekt in de aanvullende maatregel aan een nadere motivering waarom dit percentage afwijkt, maar de consequenties daarvan zijn wel groot op het totaal.

Additionele vlootvernieuwing

Vlootvernieuwing is een maatregel die kosteneffectief is. Wij betreuren dat autonome vlootvernieuwing niet wordt meegenomen in de berekening voor het behalen van het geluidsdoel. Dat in het vaststellen van de *baseline* autonome vlootvernieuwing is meegenomen, is te begrijpen, maar dat dit niet meetelt als maatregel op het uiteindelijke te behalen geluidsdoel, verbaast ons. Het argument dat het geen maatregel is omdat de beslissing voor vlootvernieuwing al jaren geleden is genomen - ver voordat de Balanced Approach-procedure is gestart - doet hier niets aan af. Het geeft juist aan dat luchtvaartmaatschappijen jaren geleden al het traject van verminderen van de geluidsoverlast hebben ingezet. Bij de uitwerking van deze maatregel wordt door onderzoekers een onzekerheidsmarge ingebouwd, wij vinden deze berekeningen arbitrair en niet onderbouwd waardoor de effectiviteit van deze maatregel niet volledig doorwerkt.

Vermindering van het gebruik van secundaire banen

Deze maatregel zal enorme effecten hebben voor met name Nederlandse vakantiegangers. Dit raakt de *leisure carriers* in het hart. De operationele impact van deze maatregel is zeer groot. Niet alleen voor de afhandeling van het vliegverkeer (zie randvoorwaarden uitvoeringstoets LVNL) maar zeker ook voor de luchtvaartmaatschappijen, en met name voor vakantiegangers die gebruik maken van *leisure carriers* als Corendon en TUI. De periode 13:00 – 15:00 is precies de periode dat de vliegtuigen binnenkomen van de eerste rotatie van de de dag en weer vertrekken voor de tweede rotatie. Het beperken van deze capaciteit heeft dan ook directe en drastische gevolgen voor het vluchtschema, waardoor het uitvoeren van twee rotaties per dag niet meer mogelijk is. Een betaalbare vakantie voor Nederlanders komt hiermee direct in gevaar.

Deze impact is op dit moment niet meegenomen in de kosteneffectiviteitsanalyse. Wat nu is berekend, is dus maar een fractie van de daadwerkelijke (financiële) impact. Daarnaast beschouwen wij deze maatregel als disproportioneel, aangezien het veelal de *homebase carriers* raakt. In combinatie met de voorgestelde nachtmaatregelen maakt dit het voortbestaan van *leisure carriers* onzeker.

Weren van lawaaiige toestellen

Dit is een effectieve maatregel, waarbij we uiteraard wel aandringen op een redelijke overgangstermijn.

Exploitatiebeperking voor het etmaal en de nacht

Het is ons niet duidelijk hoe de bandbreedte tot stand is gekomen van 460k – 470k vliegbewegingen voor het etmaal en 27k in de nacht.

Met het sectorplan 'Schoner, Stiller, Zuiniger' (SSZ) heeft de luchtvaartsector laten zien dat het door de overheid gestelde geluidsdoel behaald kan worden zónder dat er maatregelen nodig zijn die de exploitatie beperken. In SSZ zijn daarnaast ook maatregelen opgenomen die nu niet zijn meegenomen. Wij verzoeken het ministerie dan ook om nog serieus naar deze voorstellen te kijken, voordat zij overgaat tot het *ultimum remedium*: de exploitatiebeperking. Bovendien is dat ook in lijn met de kern van de BA-procedure die de EU voorschrijft.

Uit alle onderzoeken blijkt dat de groei van luchtvaart door zal gaan, dit zie je ook terug in het herstel na Covid. Mensen willen op vakantie kunnen blijven gaan, ook met het vliegtuig. Als de capaciteit op Schiphol naar beneden gaat, zullen leisure-reizigers een alternatief zoeken. Dit zal onder meer leiden tot groei van kortereafstandsvluchten naar hubs als Istanbul en Dubai, en tot een flink verzwakte concurrentiepositie voor de Nederlandse luchtvaart en reisbedrijven, met de daarbij horende negatieve sociaaleconomische gevolgen.

Daarbij nog een korte notitie over de nachtperiode. De huidige nachtperiode is tussen 23:00 – 07:00. In die periode heeft TUI een behoorlijk deel van de nachtslots. TUI wordt dan ook disproportioneel geraakt door een mogelijke sluiting van Schiphol in de nacht. Daarnaast wordt Transavia – dat voor de touroperators TUI en Corendon een belangrijke partner is – hard geraakt door zo'n nachtsluiting. In combinatie met de voorgestelde vermindering van secundair baangebruik brengt dit de operatie ernstig in gevaar. Het gevolg is dat de *leisure*-passagier een uitgehold netwerk krijgt, vluchten zullen verdwijnen en de prijs fors omhoog zal gaan door inefficiënt gebruik van bedrijfsmiddelen.

Een nachtsluiting van Schiphol betekent feitelijk dat Nederland volledig op slot gaat. Er zijn immers geen uitwijkmogelijkheden naar andere luchthavens, aangezien die al beperkingen kennen. Dit zou betekenen dat onze reizigers naar het buitenland moeten uitwijken.

Conclusie

Uiteindelijk hebben zowel TUI en Corendon als de overheid hetzelfde doel voor ogen: verminderen van de geluidsoverlast van Schiphol voor omwonenden. Dat het ons ernst is, blijkt wel uit de miljoeneninvesteringen die wij hebben gedaan in bijvoorbeeld onze vlootvernieuwing vlootvernieuwing en het opzetten van het breed gedragen sectorplan SSZ. We gaan graag in gesprek met Den Haag, en willen daarbij openheid, vertrouwen en transparantie als leidraad gebruiken – zoals de gesprekken op dit moment verlopen. Het juridische krachtenveld is de afgelopen maanden alleen maar complexer geworden, daar hebben wij begrip voor. In de dialoog die wij graag met het ministerie voeren, vragen wij om de juiste procedures te volgen, en om ons op tijd te betrekken bij beslissingen die ons in het hart

van onze bedrijfsvoering raken. Wij zijn ook heel benieuwd naar de precieze standpunten van het nieuwe kabinet en de uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord.

Samengevat zijn de belangrijkste punten in deze zienswijze:

- Afzien van de 'middagsluiting' tussen 1300 en 1500, die onze bedrijven en onze reizigers onevenredig hard zal raken.
- Wij pleiten voor een realistisch tijdsplan om tot de noodzakelijke aanpassingen te kunnen overgaan.
- Serieuze integrale overweging en opname in de beleidsnota van de maatregelen voorgesteld in 'Schoner, Stiller, Zuiniger'.

Hoogachtend,

Namens Corendon en TUI

Jules van de Ven

Director Corporate Communication & External Affairs

jules.vd.ven@corendon.nl

Susanne van Steenbergen

Director Public Affairs TUI

susanne.van.steenbergen@tui.nl