



Air Cargo Netherlands, FENEX en TLN beargumenteren in onderstaande tekst dat inwerkingtreding van de experimenteerregeling de facto leidt tot reductie van het aantal slots ten aanzien van de situatie als neergelegd in het LvB van 2008/2010. In zijn brief van 24 juni 2022 geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan dat de voorgenomen krimp een geluidgerelateerde beperking is als bedoeld in de EU Balanced Approach Verordening. De voorlopige exploitatiebeperking – die het gevolg is van de inwerkingtreding van de experimenteerregeling – is daarmee ook onderworpen aan de procedure neergelegd in de Balanced Approach Verordening.

Inleiding

In zijn Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot uitdrukking gebracht voornemens te zijn om per 1 november 2023 een geluidgerelateerde exploitatiebeperking van Schiphol in te voeren door middel van reductie van het aantal Schipholvluchten tot 440.000 slots per jaar.

Daarbij heeft de Minister onder ogen gezien dat vóór inwerkingtreding daarvan ingevolge de EU Balanced Approach Verordening dwingendrechtelijk een gedetailleerde consultatieprocedure dient te worden gevolgd. Het betreft hier een bindende proceseis als *conditio sine qua non* voor de inwerkingtreding van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen, die naar verwachting minimaal 9 maanden zal duren;

We hebben tot op heden van de kant van de Europese Commissie geen bevestiging waargenomen dat Nederland de Balanced Approach procedure formeel heeft aangemeld. Duidelijk lijkt in ieder geval dat de procedure vertraging heeft opgelopen. Hetzelfde geldt derhalve de inwerkingtreding van de voorgenomen krimp van het aantal Schipholvluchten tot 440.000 slots, neer te leggen in een nieuwe versie van het Luchthavenverkeersbesluit.

Kennelijk om toch in ieder geval voorlopig een gedeeltelijke beperking van het aantal Schipholvluchten op korte termijn te kunnen doorvoeren heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezocht naar wegen anders dan aanpassing van het bestaande luchthavenverkeersbesluit.

Daarvoor moest het Ministerie teruggrijpen naar de situatie zoals die sinds inwerkingtreding van het LVB 2008/2010 bestaat, en die verder vorm is gegeven in de Aldersakkoorden, leidende tot een afgesproken capaciteitsgrens van 500.000 slots per jaar. Deze grens is ook opgenomen in de ontwerp-wijziging van het LvB 2008/2010, dat nog geen rechtskracht heeft.

Het LvB 2008/2010 definieert luchtverkeerswegen en 35 handhavingspunten in de omgeving van Schiphol met ieder een bepaalde geluidswaarde. Overschrijding van die geluidswaarden kan leiden tot corrigerende maatregelen.

Parallel daaraan werd het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) ontwikkeld, met daaraan gekoppeld het systeem van het zgn. strikt preferentieel baangebruik. Bereikt werd daarmee dat het gebruik van geluidsrijke banen werd beperkt.

Om te voorkomen dat vliegtuigen naar geluidsrijke banen zouden uitwijken om corrigerende maatregelen te voorkomen werd afgesproken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet zou handhaven, óók als op de preferente banen de geluidsruijme toch werd overschreden. Het zogenaamde anticiperend handhaven.

Deze laatste handhavingsafpraak wordt nu door de Minister ingetrokken. Daarnaast is het de bedoeling het strikt preferentieel baangebruik wettelijk te verankeren. Nu heeft dat nog geen wettelijke basis.

De experimenteerregeling

De Regeling ziet op twee onderdelen:

- Een wettelijke verankering van het strikt preferentieel baangebruik
- Een wijziging c.q. aanscherping van vrijwel alle 35 handhavingspunten, genoemd in het LvB van 2008/2010.



Inzoomend op deze handhavingspunten valt op:

- a. bij incorporeren van de handhavingspunten in LvB 2008/2010 schreef de minister in 2008 in de toelichting op het LVB dat handhaving op basis van het samenstel van deze geluidswaarden een vluchtaantal van 480.000 kon worden afgehandeld, met een uitloop naar 520.000 vluchten;
- b. de toelichting op de Experimenteerregeling 2023 meldt dat handhaving op basis van de nieuwe regeling tot reductie van het aantal vliegtuigbewegingen leidt tot 460.000. Dit aantal wordt verderop in de toelichting herhaald onder toevoeging dat het bestaande aantal vliegtuigbewegingen naar dit aantal moet worden afgeschaald om binnen de gelijkwaardigheidscriteria te blijven dan wel om volgens het NNHS te blijven vliegen.

De experimenteerregeling en toelichting daarop is weinig transparant waar het betreft de impact van de – vaak aanzienlijke – aanpassingen van de geluidswaarden voor de 35 handhavingspunten op Schiphol. Zo is een verouderde rekenmethode toegepast (NRM in plaats van ECAC doc29). I&W heeft de berekeningen laten reviewen, maar zegt niet door wie en wat het resultaat van deze review was. Ook de inbreng van NVNL wordt genoemd zonder het resultaat daarvan te melden.

Wél schrijft de toelichting dat de aanpassing van de grenswaarden overigens niet bedoeld is om de luchtvaartsector meer of minder te kunnen laten accommoderen dan beoogd werd met het LvB 2008. Dat moge zo zijn maar in de eigen woorden van het Ministerie is er wel degelijk sprake van een afschalen van het aantal vluchten naar 460.000.

Inwerkingtreding van de experimenteerregeling leidt de facto tot reductie van het aantal slots ten opzichte van de situatie als neergelegd in het LvB van 2008/2010, namelijk van 500.000. althans 480.000 slots in 2008/2010 tot 460.000 in 2023/2024

Experimenteerregeling is in strijd met de EU Balanced Approach verordening

Blijkens de stukken erkent het Ministerie dat de bij hoofdbrief van 24 juni 2022 voorgenomen krimp tot 440.000 een geluidgerelateerde beperking is als bedoeld in de EU Balanced Approach Verordening, en erkent zij daarmee eveneens dat de daarin opgenomen consultatieprocedure dient te worden doorlopen voordat de exploitatiebeperking inwerking kan treden.

De voorlopige exploitatiebeperking – die immers het gevolg is van inwerkingtreding van de Experimenteerregeling – is daarmee óók onderworpen aan de procedure neergelegd in de Balanced Approach Verordening.

De Verordening heeft eerbiedigende werking ten aanzien van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen die zijn ingegaan vóór de datum van inwerkingtreding van de verordening op 13 juni 2016; Wijzigingen op die bestaande exploitatiebeperking in te voeren ná 13 juni 2016, zijn onderworpen aan de Verordening, tenzij het gaat om kleine, technische wijzigingen, die geen grote gevolgen hebben voor de capaciteit – waarvan hier geen sprake is.

In de Verordening zijn geen aanknopingspunten te vinden die de stelling ondersteunen dat voorlopige geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen zijn uitgesloten van de Verordening.

Wet Luchtvaart art.8.23a staat toe dat bij een Experimenteerregeling tijdelijk wordt afgeweken van voorschriften neergelegd in het LvB, waaronder het wijzigen van de grenswaarde van geluidsbelasting op een bepaald punt. Maar deze bevoegdheid is ondergeschikt aan de proceseis, neergelegd in de Verordening, en wel per definitie, nu de EU verordening prevaleert boven nationaal recht.



Conclusie

Wij concluderen uit dit alles dat de voorlopige regeling uit hoofde van de Experimenteerregeling is aan te merken als een exploitatiebeperking in de zin van de Verordening, en als zodanig niet in werking kan treden voordat de door de Verordening voorgeschreven procedures zijn nagekomen.

Uit de stukken blijkt niet dat deze vraag bij de totstandkoming van de Experimenteerregeling is onderzocht. Ook de Slotcoördinator wijst op deze omissie in zijn Advies Reductie vluchten Schiphol van 13 februari 2023. En die omissie dient te worden hersteld, waarbij ACN verzoekt daarbij de in deze internetconsultatie gegeven reactie te betrekken, en ACN als belanghebbende te horen.

Luchtvracht in Nederland

Jaarlijks wordt ruim 1,5 miljoen ton luchtvracht vervoerd via luchthaven Schiphol. De helft wordt vervoerd in de laadruimte van intercontinentale passagiersvliegtuigen, de andere helft in vrachtvliegtuigen.

Elke vrachtvlucht draagt zo'n € 27.000 bij aan de Nederlandse welvaart. Ter vergelijking: de jaarlijkse welvaartsbijdrage van een vlucht van een netwerkmaatschappij is ongeveer € 7.200, en de welvaartsbijdrage van een vlucht van een point-to-pointmaatschappij is € 16.000. Uitgedrukt per vlucht genereert luchtvracht de hoogste welvaartsbijdrage van alle vervoerssegmenten op Schiphol.

Luchtvracht op Schiphol is daarmee goed voor een toegevoegde waarde van zo'n twee miljard euro. Dat is zo'n 25% van de totale toegevoegde waarde van de luchthaven Schiphol. In de luchtvrachtketen op en om Schiphol werken ruim 25.000 mensen.

Voor veel bedrijven met een wereldwijde waardenketen is Nederland een aantrekkelijk vestigingsplaats. Het vestigingsklimaat wordt bepaald door een aantal factoren. Logistieke infrastructuur staat op nummer twee in de top vijf van die vestigingsfactoren.

Krimp van het aantal slots op Schiphol zal het segment vrachtvliegtuigen onevenredig sterk raken omdat vrachtvluchten in de praktijk meer moeite dan passagiersvluchten om hun slots voldoende te gebruiken teneinde hun historische rechten te behouden. Bij toenemende schaarste op Schiphol lopen vrachtvluchten hierdoor het risico uit de markt te worden 'gedrukt'. Wetenschappers geven in een review op het onderzoek naar de gevolgen van de krimpplannen van dit Kabinet dit duidelijk aan.