

easyJet verwelkomt de mogelijkheid om bij te dragen aan de discussie over governancestructuur voor luchtvaart in Nederland. easyJet is de op één na grootste maatschappij op Schiphol. Jaarlijks vervoeren wij 6 miljoen passagiers van en naar Schiphol op 42 routes, waarvan 70% een aanzienlijke zakelijke component hebben. Onlangs hebben wij op Schiphol 'Worldwide' aangekondigd¹, waardoor easyJet-passagiers gemakkelijk kunnen overstappen op een vlucht van een partner.

Observaties over de huidige situatie

De Alderstafel (nu ORS) is in 2006 in het leven geroepen om de overheid te adviseren over de ontwikkeling van luchtvaartbeleid in Nederland. easyJet gelooft dat de manier waarop de tafel is opgezet, naast de goede zaken, ook voor huidige problemen en publiek wantrouwen heeft gezorgd.

Ten eerste is de uitkomst van het overleg een akkoord (het Aldersakkoord) waarvan de juridische status niet duidelijk is. Dit heeft op bepaalde onderwerpen tot soms onterechte verwachtingen geleid bij betrokken partijen. Zoals geuit wantrouwen over handhaving van de cap en het selectiviteitsbeleid dat niet verenigbaar is met bestaande regelgeving om discriminatie te voorkomen op basis van type passagier of bestemming.

Ten tweede zijn niet alle belanghebbenden betrokken bij het opstellen bij het akkoord, terwijl andere partijen oververtegenwoordigd zijn. Het akkoord uit 2008 stelt dat het is gebaseerd op de visie van KLM, Schiphol en de overheid (de 'Shared Vision') terwijl andere luchtvaartmaatschappijen slechts beperkt betrokken zijn. Het is goed om de mededingingszorgen van de ACM daarover in een toekomstig governance-model mee te nemen. Juiste toepassing van mededingingsregels leidt tot meer keuze en lagere kosten voor de Nederlandse reiziger en bedrijfsleven. Daarnaast is vertegenwoordiging via BARIN beperkt vanwege de eenheidspositie die het voor de diverse maatschappijen tracht in te nemen, waardoor het genoodzaakt is om inbreng algemeen te houden, of zelfs in sommige gevallen achterwege moet laten.

Ten derde heeft onduidelijkheid over de taak van de Alderstafel en ORS geleid tot 'mission creep' waarbij het adviserende karakter van de tafel is over gegaan op besluitvorming over operationele zaken. Een voorbeeld daarvan is het vele wisselen van baangebruik, wat volgens OVV de veiligheid niet ten goede komt.

Vooruitkijkend zijn wij van mening dat alle belanghebbenden betrokken moeten worden in een transparante op feiten gebaseerde dialoog over de duurzame ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Deze dialoog tussen overheid, de sector én omgeving moet gericht zijn op het balanceren van alle belangen bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven waarbij oog is voor veiligheid, de economie, milieu- en geluidsdoelstellingen (incl. NOx en CO2) én effectieve maatregelen om deze doelstelling te halen.

¹ <https://mediacentre.easyjet.com/en/stories/11613-easyjet-announces-worldwide-by-easyjet>

Echter, het laatste woord over beleid en beslissingen hoort thuis in het parlement omdat het balanceren van alle belangen uiteindelijk ook neer kan komen op het maken van politieke keuzes en om deze juridisch mogelijk te maken. Het ontwikkelen van de Luchtvaartnota 2020-2040 kan als proef gebruikt worden voor het ontwikkelen van een nieuw governance model.

Veiligheid, milieu, geluid en economische impact

Het is goed om hier te noemen dat er al een governance-kader ligt dat specifiek gericht is op het beheersen van geluidsoverlast. De Europese Unie heeft een kader aangenomen waarin internationaal erkende standaarden zijn opgenomen in de vorm van de ICAO-principes, ook bekend als de *Balanced Approach*. Deze start met een assessment van geluid, die via de Schiphol m.e.r. beschikbaar komt, voordat doelstellingen en passende, kosteneffectieve maatregelen worden besproken en toegepast. Technologische ontwikkelingen, waaronder de introductie van nieuwe, stillere vliegtuigen zouden daarbij moeten worden meegenomen als factor bij verdere groei.

De *Balanced Approach* omvat de volgende vier principes die in die volgorde in werking treden; operationele restricties zijn daarin de laatste optie die genomen wordt wanneer de andere maatregelen onderzocht en/of genomen zijn.

1. stiller maken van vliegtuigen door het vaststellen van geluidsstandaarden;
2. het indelen van het land rondom een luchthaven op een duurzame manier;
3. operationele procedures gebruiken om geluid op de grond te beperken; en
4. het introduceren van operationele restricties

Ieder toekomstig kader moet daarnaast gestructureerd worden zodat milieu, economie én bovenal veiligheid in acht worden genomen. Wat easyJet betreft worden op deze onderwerpen onafhankelijke, inhoudelijke experts betrokken.

Volgende stappen

easyJet is van mening dat het doel van de Nederlandse overheid moet zijn om de waarde van Schiphol voor de economie en de Nederlandse passagier te behouden en waar mogelijk te versterken, waarbij de milieu- en geluidsimpact van de luchtvaart worden beheerst. De optimale oplossing bevat de volgende elementen:

- Een assessment van de huidige geluidsbelasting van Schiphol voor de omgeving, inclusief vaststelling van de juiste meetmethoden, analyses van de mensen die overlast hebben en de vaststelling van een baseline.
- Een assessment van andere impact op milieu (NOx en CO2) dan geluid en de internationale initiatieven die dit aanpakken.
- Een assessment van de toekomstige vraag, inclusief een analyses van de onvervulde vraag door de huidige beperkingen op de capaciteit en de implicaties voor de economie.
- Overeenstemming over milieudoelstellingen en op feiten gebaseerde mechanismen om deze doelen te behalen, die opgesteld worden in overleg met belanghebbenden en groei, veiligheid, milieu en effectiviteit in ogenschouw nemen.

Voorbeelden

Een specifiek governance-model dat hierbij als inspiratie kan dienen, is het model van de Airports Commission in het Verenigd Koninkrijk (Davies Commission²). Dit is een onafhankelijke commissie die is ingesteld om te bepalen hoe het beste om te gaan met capaciteit op luchthavens in het Verenigd Koninkrijk en waar deze dient te worden uitgebreid. De opdracht van de commissie was onder andere:

- Te onderzoeken welke omvang en timing nodig was voor additionele capaciteit en om te evalueren op welke manier additionele capaciteit op de korte, midden én lange termijn het beste gerealiseerd kan worden.
- Om een nationale kijk te behouden, waarin op een gepaste wijze de nationale, regionale en lokale implicaties van voorstellen worden meegenomen.
- Op een open en transparante manier met belanghebbenden en geïnteresseerden in dialoog gaan waarbij op gezette momenten informatie en voorstellen konden worden aangedragen.
- Door middel van het in gesprek gaan met een brede groep stakeholders bouwen aan consensus over de aanpak en aanbevelingen.
- De aanbevelingen in een eindrapport presenteren waarin een gedetailleerde balans wordt opgemaakt voor ieder van de haalbare opties. Dit is inclusief de ontwikkeling van een gedetailleerde business case en milieurapportage voor iedere optie, plus een afweging van de operationele, commerciële en technische haalbaarheid.

De eindrapportage van deze commissie is gedeeld met de Britse regering die uiteindelijk een besluit heeft genomen op basis van de inbreng van de commissie. De commissie heeft zich expliciet niet beziggehouden met beleidskeuzes of operationele keuzes. Door deze onafhankelijke en transparante manier van werken heeft de Britse regering een besluit kunnen nemen op basis van een gebalanceerd overzicht.

Een ander voorbeeld zijn door de Europese Commissie opgezette werkgroepen op specifieke thema's waarbij experts ingeschakeld kunnen worden. Deze werkgroepen kunnen door de Commissie gevraagd worden om input in het beleidsproces te leveren zonder dat daar consensus van de gehele groep voor nodig is.

easyJet beveelt aan om deze modellen, en andere goede voorbeelden uit heel Europa, te gebruiken voor de herijking van het governance model waarin: 1) open en transparante consultatie plaatsvindt; 2) die op feiten is gebaseerd met ondersteuning van experts; en 3) adviserend is. Dat is namelijk nodig om duidelijkheid te creëren en daarmee vertrouwen te geven.

easyJet, april 2018.

² <https://www.gov.uk/government/organisations/airports-commission>