

Van: Henk van der [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 13 december 2022 08:08

Aan: Statenlid, Berghorst, A <a.berghorst@prvlimburg.nl>; Statenlid, Fischer-Otten, AMJN <amjn.fischer-otten@prvlimburg.nl>; Pregled, Alexander <aoj.pregled@prvlimburg.nl>; Statenlid, Caldenberg van, M <m.van.caldenberg@prvlimburg.nl>; Statenlid, Werrij-Wetzels, M <m.werrij@prvlimburg.nl>; marloujenneskens@d66limburg.nl; Statenlid, Thewissen, MW <mw.thewissen@prvlimburg.nl>; _postbus <postbus@prvlimburg.nl>; Statenlid, Plusquin, PSML <psml.plusquin@prvlimburg.nl>; Statenlid, Claassen, RAB <rab.claassen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Driessen, RB <rb.driessen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Franssen, RJH <rjh.franssen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Jetten, TGM <tgm.jetten@prvlimburg.nl>; Statenlid, Heldens, TM <tm.heldens@prvlimburg.nl>

Onderwerp: MAA plan voor versnelde uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen

Geachte Statenleden,

Als CRO lid voor Omwonenden van de Commissie Regionaal Overleg MAA en als voormalig luchtverkeersleider LVNL op MAA heb ik met grote interesse het plan van MAA gelezen inzake de versnelde uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen ingevolge het Statenbesluit van 3 Juni 2022. Vanuit mijn luchtvaartachtergrond moet ik echter helaas concluderen dat dit plan wel erg mager en pover is.

Het voornemen om per 1 April 2023 de Boeing 747-200 niet meer toe te laten op MAA juich ik zeker toe, maar dat verbod zou ook moeten gelden voor al die andere vliegtuigen uit diezelfde geluidscategorie A (de categorie vliegtuigen met de grootste geluidsproductie volgens de lijst Noise Categories Types die MAA al jaren hanteert). Het verbod zou dus ook moeten gelden voor bijvoorbeeld de Airbus A300, de Boeing 767-100/200/300 series, de MD 81/82/83/87/88 series en alle types Ilyushins, alsmede alle types Tupolevs.

Het voornemen om met ingang van het nieuwe Luchthavenbesluit (LHB) een toeslag van 100% te rekenen voor het type Boeing 747-400 heeft nauwelijks enige waarde in het kader van versnelde uitfasering of ontmoediging. Deze weliswaar iconische Boeing 747-400 zit in geluidscategorie B (dus de op één na hoogste geluidscategorie) en is volgens de geluidsmetingen van SensorNet bij MAA in de afgelopen jaren samen met de Boeing 747-200 de onbetwiste lawaaiïkampioen.

MAA voert sinds 2019 met tariefverhogingen een ontmoedigingsbeleid voor de meest lawaaiïge vliegtuigen, maar dat beleid heeft echter in het geheel geen vruchten afgeworpen. Voor de Boeing 747-400 (geluidscategorie B) geldt een toeslag van 35% en voor de Boeing 747-200 (geluidscategorie A) een toeslag van 80%. In het 2e kwartaal 2021 waren er 4 bewegingen op MAA met de Boeing 747-200 en in het 2e KW 2022 waren dat er liefst 52. In het 3e KW 2021 bedroeg het aantal bewegingen met deze Boeing 747-200 slechts 2, maar in het 3e KW 2022 eveneens 52. Deze aantallen zijn afkomstig uit de kwartaalrapportages van het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL).

Dat in totaliteit het aantal bewegingen met de Boeing 747-200/400 in vergelijking met 2018 met ongeveer de helft is afgenomen, heeft zeer waarschijnlijk veel meer te maken met het feit dat sinds April 2019 de toegestane startlengte is teruggebracht van 2750 meter naar 2500 meter. Die aantallen bewegingen fluctueren namelijk sinds die tijd weinig. In 2019 een totaal aantal van 621, in 2020 was dit 480, in 2021 was het 440, in 2022 na 3 kwartalen al 470 en gaat het totaal voor 2022 zeer waarschijnlijk vanwege het altijd drukke 4e kwartaal ruim over de 600 heen.

Het moge duidelijk zijn dat als een tariefverhoging met 80% voor geluidscategorie A geen effect heeft, dit ook niet gaat werken met een tariefsverhoging van 100% voor de Boeing 747-400 (geluidscategorie B). De reden hiervoor is heel simpel. Voor een Boeing 747-400 die tussen 07.00 en 19.00 uur landt of vertrekt geldt een havengeldtarief van € 4,86 per 1000 kg MTOW (maximum startgewicht, zijnde ongeveer 400 ton) met een korting van 35% (Havengeldregeling MAA 2021, die van 2022 is niet openbaar gemaakt). Dit betekent derhalve in die genoemde dagperiode een start- of landingsgeld van € 1263,60 !

Als vervolgens dit tarief van € 1263,60 wordt afgezet tegen hetgeen verdiend wordt met het vervoer van luchtvracht, wordt duidelijk waarom het ontmoedigingsbeleid van MAA niet werkt. Het tarief voor een 1 kg luchtvracht ligt namelijk ruim boven het havengeldtarief per 1000 kg MTOW voor die Boeing 747-400 in de eerder genoemde periode van 07.00-19.00 uur. Een Boeing 747-400 kan ruim 124 ton vracht vervoeren en bij een beladingsgraad van 60 à 70% is dat dus 74 à 86 ton. Weliswaar zijn de luchtvrachttarieven na de coronapandemie flink gedaald, maar liggen die volgens de Baltic Exchange Air Freight Index nog altijd veel hoger dan die van voor de pandemie en zullen die naar verwachting vanwege de geopolitieke omstandigheden nog jarenlang hoog blijven.

Opmerkelijk is bovendien dat die tariefsverhoging van 100% pas ingaat met ingang van het nieuwe Luchthavenbesluit. Dat besluit wordt in het gunstigste geval verwacht in 2025, maar de geschiedenis heeft geleerd dat er bij dergelijke vergunningen minimaal een jaar vertraging optreedt. Wat daarnaast de relatie is tussen die tariefsverhoging en de datum van inwerking treden van dat nieuwe Luchthavenbesluit is volkomen onduidelijk.

Heel opmerkelijk is ook dat met ingang van 1 April 2023 de MD11 (geluidscategorie B) niet meer wordt toegestaan. Dit lijkt vooral een symbolische maatregel, want dat type vliegtuig komt al 3 jaar niet meer voor in de kwartaalrapportages van het KICL. Bedenk hierbij ook dat deze MD11 volgens de ICAO Aircraft Noise and Performance Database (zie ook het To70 rapport over vlootvernieuwing in bijlage V bij het Businessplan MAA) duidelijk beter presteert in geluidsbelasting bij de start dan die Boeing 747-400, die dus de komende jaren nog geen strobreed in de weg wordt gelegd.

Heel teleurstellend is het feit dat de Boeing 747-400 als één van de 2 geluidskampioenen op MAA pas met ingang van 2030 niet meer wordt toegestaan. Met de beste wil van de wereld kun je dit niet beschouwen als het stimuleren van de vlootvernieuwing, maar lijkt dit veel meer op de verwachte uitfasering in de toekomst door de vliegtuigmaatschappijen zelf. Wil je echt die vlootvernieuwing actief stimuleren dan zou men voor de Boeing 747-400 het Havengeldtarief niet met een factor 2 moeten verhogen, maar tenminste met een factor 10 (zonder korting) en met ingang van 1 April 2023. Als na een jaar en evaluatie blijkt dat een dergelijk ontmoedigingsbeleid nog steeds niet werkt, dan zou men ook die Boeing 747-400 niet meer moeten toelaten per 1 Oktober 2024.

Het is bepaald niet bemoedigend, maar eerder verontrustend dat in November bekend werd dat een contract was getekend met een Chinees bedrijf dat met een Amerikaanse vliegtuigmaatschappij vrachtluchten gaat uitvoeren op MAA met die Boeing 747-400 en dat MAA hoopt op een langdurige samenwerking. Het moge duidelijk zijn dat dit volkomen haaks staat op een versnelde uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen.

Resumerend:

Dit plan voor uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen op MAA voldoet bij lange niet aan hetgeen je in alle redelijkheid van een dergelijk plan zou mogen verwachten. Een dergelijk plan zal dan ook in een reeks van jaren de geluidshinder in de directe omgeving van MAA niet of nauwelijks verminderen.

Tenslotte:

Als voormalig luchtverkeersleider en piloot draag ik de luchtvaart nog steeds een warm hart toe en ben ik zeker geen tegenstander van MAA. Als CRO lid voor Omwonenden ben ik ingevolge een belangrijke doelstelling van de CRO, zijnde hinderbeperkende maatregelen, echter van mening dat een aantal zaken op MAA beter moeten en ook beter kunnen.

Vriendelijke groeten,

Henk van der Wilt
CRO lid MAA voor Omwonenden

