

CONSULTATIETREACTIE AANVULLENDE RAADPLEGING BALANCED APPROACH SCHIPHOL

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de minister
Postbus 20901
2500 EX Den Haag



VNO NCW WEST

Malietoren
Bezuidenhoutseweg 12
Postbus 93073
2509 AB Den Haag

T 070 349 08 15
E info@vno-ncwwest.nl
www.vno-ncwwest.nl

Afzender: VNO-NCW West (contactgegevens: blok@vno-ncwwest.nl / krab-bendam@vno-ncwwest.nl / yska@vno-ncwwest.nl)

Betreft: Consultatiereactie van VNO-NCW West op de aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Datum: 21 juni 2024

Geachte heer Harbers,

VNO-NCW West waardeert de gelegenheid om te reageren op de aanvullende raadpleging inzake de Balanced Approach voor Schiphol.

Onze positie wordt bepaald door de cruciale rol die Schiphol speelt in de regionale economie, met essentiële wereldwijde verbindingen, aanzienlijke werkgelegenheid en bijdragen aan de welvaart in brede zin.

Daarom maakt VNO-NCW West graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren.

1. Wat vindt u van de stapsgewijze invoering van de maatregelen in drie fasen en het bijbehorende tempo?

VNO-NCW West erkent de noodzaak om geluidsoverlast rondom Schiphol te verminderen en ondersteunt de aanpak om dit stapsgewijs te doen. Een betere leefomgeving draagt bij aan de brede welvaart en aan het vestigingsklimaat.

Maar krimp van het aantal vluchten moet niet een doel op zich zijn. De stapsgewijze aanpak is voor VNO-NCW West de juiste aanpak omdat het geluidshinder nastreeft zonder dat er direct gekozen wordt voor krimp.

Er moet gekozen worden voor een evenwichtige aanpak waarbij innovatie en technologische vooruitgang worden gestimuleerd. De overgang naar schonere en stillere vliegtuigen moet centraal staan in deze plannen. Dit kan bij de gefaseerde aanpak, zolang deze voldoende ruimte biedt voor bedrijven om te innoveren en zich aan te passen.

De gefaseerde invoering biedt een uitstekende kans om de effecten van de maatregelen nauwlettend te monitoren en waar nodig bij te sturen. Dit vereist wel een nauwe samenwerking met alle belanghebbenden, waaronder de luchtvaartsector en vertegenwoordigers van het georganiseerde (regionale) bedrijfsleven, om onvoorziene negatieve effecten op de economie en de werkgelegenheid te voorkomen.

2. Wat vindt u van de nieuwe en aangepaste maatregelen (fase 1 en 2) die worden voorgesteld om het geluidsdoel te behalen?

Fase 1: 2024

- Stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur).
De invoering van stillere vliegtuigen tijdens de nachturen (tussen 23.00 en 07.00 uur) is een positieve stap. Er moeten daarbij voldoende stimulansen zijn voor luchtvaartmaatschappijen om hun vloot te vernieuwen en over te schakelen naar minder lawaaiige vliegtuigen.

Aangegeven wordt dat andere vliegtuigmaatschappijen dan KLM met standplaats Schiphol geen bijdrage kunnen leveren aan een dergelijke nachtoptimalisatie. VNO-NCW West wil hier wel wijzen op dat er daardoor geen sprake lijkt te zijn van een gelijk speelveld.

Fase 2: 2025

- Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder (nieuw):
Het differentiëren van luchthavenkosten op basis van geluidsproductie kan een effectieve maatregel zijn om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om stillere vliegtuigen te gebruiken, maar het prijsdifferentiatie-instrument ligt niet bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maar bij Royal Schiphol Group als eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol.

Het vaststellen van de luchthavengelden kent een cyclus van drie jaar, misschien kan dit wel teruggebracht worden naar twee jaar zodat bijsturen eenvoudiger wordt?

Te lezen valt dat de luchthavengelden op Schiphol al gedifferentieerd zijn op basis van de geluidsproductie van het vliegtuig maar dat dit pas in april 2025 vastgesteld wordt. Een kostenverhoging kan wel de concurrentiepositie van Schiphol als belangrijke Europese hub ondermijnen. Daarmee kan het ook het functioneren van de toegangspoort tot het Nederlands bedrijfsleven en het internationaal verkeer ondermijnen.

- Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht (nieuw):
Dit is een logische stap om binnen de nieuwe grenzen voor geluidsnormen in de nacht te vallen. Het is belangrijk dat luchtvaartmaatschappijen voldoende tijd krijgen om zich aan te passen. Er moet daarnaast wel extra capaciteit vrijgemaakt worden overdag om vrachtluchten mogelijk te houden.
- Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden:
Het verminderen van het gebruik van banen die dicht bij woongebieden liggen, kan bijdragen aan de vermindering van geluidsoverlast. De keuze voor een tijdsblok tussen 13:00 en 15:00 is echter wel iets waar VNO-NCW West meer uitleg nodig heeft. Dit tijdsblok is midden op de dag tijdens werkuren. Is dit het preferente moment van omwonenden? Uit het document van Decisio is het niet goed op te maken waarom de keuze voor dit specifieke tijdsblok belangrijk is.
- Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen (nieuw):
Het versnellen van de vervanging van oudere, lawaaiige toestellen door moderne, stillere vliegtuigen is, zoals ook goed geconstateerd wordt, een ontwikkeling wat altijd

een doorlopend proces is. Nu wordt met de Balanced Approach een versnelling op dit proces gevraagd.

Dat vereist aanzienlijke aanvullende investeringen van de luchtvaartmaatschappijen. Het is daarom van belang dat er ondersteunende beleidsmaatregelen komen om deze transitie te faciliteren, te denken aan financiële ondersteuning of het stimuleren via fiscale maatregelen. Dat er in de berekening een onzekerheidsmarge opgenomen is, is dan ook zeer wenselijk.

- Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar:
Een reductie van het aantal nachtvluchten kan significant bijdragen aan de vermindering van slaapverstoring. Dit moet gepaard gaan met een strategie om de economische impact te minimaliseren, bijvoorbeeld door het verbeteren van alternatieve verbindingen zoals snelle internationale treinverbindingen.

Ook hierbij is het betrekken van de sector en het bedrijfsleven essentieel, niet alleen op nationaal maar ook juist op regionaal niveau. Door een structureel overleg te creëren met vertegenwoordiging van het regionale bedrijfsleven, zoals VNO-NCW West, kan het ministerie beleidsmaatregelen introduceren met een beter beeld van de regionale economische impact.

- Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar:
Het verminderen van het totale aantal vluchten zou kunnen bijdragen aan de geluidsreductie, maar moet zorgvuldig worden afgewogen tegen de economische gevolgen. Het is van cruciaal belang dat deze maatregel niet leidt tot een verslechtering van de concurrentiepositie van Schiphol.

Een beperking kan volgens VNO-NCW West alleen tijdelijk van aard zijn en enkel en alleen ingezet worden wanneer blijkt dat de andere maatregelen nog niet volledig toereikend zijn. Als blijkt dat met de andere maatregelen hetzelfde resultaat geboekt is, dan dient de beperking losgelaten te worden.

Conclusie

VNO-NCW West onderschrijft een integrale aanpak waarbij de meest efficiënte weg naar het ultieme doel – het beperken van hinder in de leefomgeving – wordt gezocht zonder andere belangen volledig uit het oog te verliezen. Schiphol is een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. Daarom moeten innovatie en het economische belang hand in hand gaan.

Wij hopen op een constructieve dialoog. Het is van belang dat lange termijn oplossingen worden gevonden in innovatie en dat bedrijven de ruimte krijgen om deze innovaties te realiseren, uiteindelijk heeft iedereen daar profijt van.

Met vriendelijke groet,

VNO-NCW West