

## Reactie op Experimenteerregeling Schiphol 18-02-2023

PlaneTime is een verkoop- en adviesbedrijf werkzaam op het gebied van de burgerluchtvaart, met name in de sector General Aviation (GA). Dit jaar bestaat het bedrijf tien jaar.

Het kabinet heeft in juni 2022 gekozen om met voorrang de geluidsoverlast van Schiphol aan te pakken en tegelijk de economische (hub)functie te behouden. Hiervoor is een aantal maatregelen aangekondigd. De eerste maatregel is het beëindigen van het zogenaamde anticiperend handhaven van de geluidsnormen, gecombineerd met een regeling om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten. Het anticiperend handhaven wordt per 1 november 2023 beëindigd.

Naast het handelsverkeer wordt op Schiphol ook 'niet-handelsverkeer' afgehandeld. Niet-handelsverkeer of General Aviation verkeer (GA-verkeer), waaronder politie-, ambulance- en zakenvluchten, valt in een afzonderlijk verkeerssegment. Dit verkeer wordt afgehandeld op Schiphol Oost en maakt doorgaans gebruik van de Schiphol-Oostbaan (baan 22-04). Voor de bijdrage van het General Aviation verkeer aan de totale effecten wordt in de berekening van de geluidbelasting en de externe veiligheidsrisico's van het handelsverkeer een opslag van 2,5% gehanteerd. Het aantal GA-vluchten telt niet mee in de afgesproken plafonds. De opslag van 2,5% is op basis van het gerealiseerde GA-verkeer in 2019 een conservatieve benadering. Het GA-verkeer heeft in 2019 duidelijk beter gescoord dan 2,5% van de totale geluidbelasting en externe veiligheidsrisico's. De kans is aanwezig dat onder invloed van Covid-19 en het fors afgenomen aantal handelsverkeersvluchten, het aandeel GA-verkeer in het totaal van geluidbelasting en externe veiligheidsrisico's tijdelijk is toegenomen in de jaren 2020 en 2021. De verwachting is echter dat de verhouding zal stabiliseren op het (pre-)2019 niveau.

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) is in het westen van het land één van de weinige luchthavens die geschikt is voor de afhandeling van General Aviation verkeer. Met name de aanwezigheid van lange en verharde banen, verkeersleiding en alle faciliteiten zoals instrument naderingsprocedures en afhandeling maken AAS geschikt voor alle soorten GA verkeer. De recreatieve sector is door de forse landings- en afhandelingstarieven intussen vrijwel geheel verdwenen maar grote en middelgrote bedrijven maken veelvuldig gebruik van AAS om met hun eigen zakelijke vloot of een ingehuurd vliegtuig de "captains of industry" te vervoeren. In dat kader maken bedrijven locatiekeuzes op basis van de aanwezigheid van een goed geoutilleerde luchthaven. De GA-functie van Amsterdam Airport Schiphol voor de nationale en internationale bedrijven mag niet worden onderschat. Het wegvallen van deze functie kan aanleiding zijn voor multinationals om een andere (buitenlandse) locatie te zoeken. De consequenties voor de Nederlandse economie kunnen ingrijpend zijn. Een voorbeeld is het vertrek van Shell naar het Verenigd Koninkrijk. Buiten het uitblijven van het afschaffen van de dividendbelasting was een betere toegankelijkheid van investeerders via London City immers een argument voor vertrek.

De hinder pakt de luchtvaartsector zelf voortvarend aan. De GA-sector staat bekend als de kraamkamer voor innovaties. Ontwikkelingen in zuiniger en stiller vliegen vinden historisch gezien eerst in de GA-sector plaats en worden daarna uitgerold in de grote luchtvaart. Zo is de Pipistrel Velis het eerste gecertificeerde elektrische lesvliegtuig en maakt onder meer het NLR gebruik van een dergelijk toestel. Het NLR is gevestigd in Amsterdam. Verder heeft de GA-sector als ambitie geformuleerd dat een belangrijk deel van de lesvluchten gaan plaatsvinden in (hybride) elektrisch voortgedreven vliegtuigen. De GA-sector wil via

**PlaneTime**

P.O. Box 271  
6190 AG BEEK  
The Netherlands



## Reactie op Experimenteerregeling Schiphol

18-02-2023

emissiearm naar emissieloos vliegen in 2050. Dit kan alleen als er luchthavens zijn die dergelijke ontwikkelingen ondersteunen. Amsterdam Airport Schiphol is zo'n luchthaven.

In de MER is te lezen dat voor de bijdrage van het GA-verkeer aan de totale effecten in de berekening van de geluidbelasting en de externe veiligheidsrisico's van het handelsverkeer een opslag van 2,5% wordt gehanteerd. Het aantal GA-vluchten telt niet mee in de afgesproken plafonds van 500.000 en 32.000 dag en nacht vliegtuigbewegingen. In de concept experimenteerregeling staat vervolgens (artikel 6): *“De combinatie van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, bedoeld in artikel 2, en de regels voor strikt preferentieel baangebruik door handelsverkeer, bedoeld in artikel 4, geeft ruimte voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan 32.000 in de nacht, en een opslag van 2,5 procent geluidbelasting voor General Aviation. Bij het vaststellen van de parameters, bedoeld in artikel 3, wordt rekening gehouden met die grenswaarden en regels.”*

Het plafond voor het handelsverkeer is blijkens de concept experimenteerregeling naar beneden bijgesteld van 500.000 naar 460.000 vliegtuigbewegingen. Voor de GA wordt nog steeds een opslag van 2,5% gehanteerd in de berekeningen. Gezien het economische belang van de GA-sector voor geheel Nederland, pleiten wij voor behoud van deze opslag waarbij wordt afgezien van een restrictie op het aantal General Aviation bewegingen. Een verbod op zakelijke GA vluchten ten faveure van bewegingen voor het groothandelsverkeer zou, als daar al sprake van zou zijn, desastreus zijn voor de Nederlandse economie, de welvaart en het welzijn van de Nederlandse bevolking.

-0-0-0-0-

**PlaneTime**

P.O. Box 271  
6190 AG BEEK  
The Netherlands

