

De mainport Schiphol heeft een sterke uitgangspositie: het netwerk van Schiphol en homecarrier KLM behoort tot een van de sterkste en meest uitgebreide binnen Europa. Schiphol groeit harder dan haar Europese concurrenten en het kostenniveau is concurrerend. Behoud van deze positie is echter niet vanzelfsprekend: de concurrentiepositie van de mainport staat in toenemende mate onder druk: de thuismarkt is relatief klein, het zwaartepunt van de wereldeconomie verschuift en de concurrentie blijft groeien, binnen én buiten Europa. In het bijzonder in de Golfregio en Turkije. Tegelijkertijd zijn er kansen: meer mensen dan ooit maken gebruik van vervoer via de lucht en nieuwe markten ontwikkelen zich in een hoog tempo.

De doelen uit de luchtvaartnota 2009 staan voor Schiphol Group nog steeds. Belangrijker is echter dat we – zoals ook al in 2011 werd geconstateerd – kracht zetten achter de uitvoering. Daarin heeft elke partij een eigen verantwoordelijkheid, maar wordt deze wat Schiphol Group betreft ook nadrukkelijk samen gevoeld. We moeten snel aan de slag. De wereld wacht niet op ons. Stilstand is achteruitgang.

Schiphol heeft de ambitie *Europe's Preferred Airport* te zijn. Daarom blijven we fors investeren in kwaliteit, capaciteit en een optimaal hubproces. Dat alles op basis van een scherp concurrerend kostenniveau. Luchtvaartmaatschappijen en in het bijzonder KLM/Skyteam zijn verantwoordelijk voor het uitgebreide bestemmingennetwerk. Voor de Nederlandse economie is behoud en groei van connectiviteit – het aantal directe verbindingen – essentieel.

De verantwoordelijkheid van de overheid is het creëren van optimale randvoorwaarden. Wij pleiten daarom voor:

- Een integrale aanpak voor de mainport
- Een houdbaar kader voor selectiviteit
- Snelle investeringen in bereikbaarheid
- Een concurrerend kostenniveau
- Een Europese aanpak voor de luchtvaartsector

1. Zorg voor een integrale mainport aanpak

Zowel op Rijks-, provinciaal en lokaal niveau wordt beleid gemaakt dat direct raakt aan het functioneren van de mainport Schiphol. Voor een krachtig mainportbeleid is het essentieel dat er gewerkt wordt aan een integraal beleid, waarin het belang van de mainport voor Nederland stevig wordt gewogen.

Een voorbeeld zijn de plannen voor tienduizenden woningen in het overgangsgebied rond Schiphol. Deze ambities leiden tot potentieel nieuwe gehinderden. Schiphol Group begrijpt het belang van de regio om nieuwe woningen te bouwen, tegelijkertijd kan dit niet zonder juridische en bestuurlijke garanties voor de verdere ontwikkeling van de sector. Zonder deze garanties worden de succesvolle inspanningen van de sector en overheid met betrekking tot hinderbeperking teniet gedaan. Een integrale afweging, op Rijksniveau, is daarom nodig.

Op verzoek van de Tweede Kamer is een Nieuw Normen- en Handhavingstelsel ontwikkeld. Aan de Alderstafel hebben de betrokkenen hierover een akkoord bereikt. Dit akkoord schept een balans tussen de selectieve ontwikkeling en groei van de mainport, hinderbeperkende maatregelen en de leefomgeving rond Schiphol. Om deze afspraken recht te doen is het belangrijk dat het wetsvoorstel Nieuw- Normen en Handhavingstelsel snel wordt afgerond. Het is daarom ook zaak dat Eindhoven Airport mag groeien tot 43.000 vliegtuigbewegingen in 2020 en Lelystad zich snel ontwikkelt tot volwaardige regionale luchthaven.

2. Creër een houdbaar kader voor selectiviteit

In de Aldersakkoorden en de Luchtvaartnota (2009) is gekozen voor selectieve groei van de mainport Schiphol. Dat betekent dat vanwege de beperkte capaciteit voorrang wordt gegeven aan het verkeer dat de meeste waarde toevoegt aan de mainport Schiphol en de Nederlandse economie. Hierbij ligt de focus op verkeer naar zakelijke bestemmingen binnen en buiten Europa. Het overige verkeer kan gebruik maken van de regionale luchthavens Eindhoven, Rotterdam-The Hague én, vanaf 2018, Lelystad.

Binnen de Europese en nationale wet- en regelgeving zijn tot op heden echter geen adequate mogelijkheden gevonden om vorm te geven aan het afgesproken selectiviteitsbeleid. Schiphol Group doet een dringend beroep op de overheid om aan te geven hoe aan deze afspraken, gelet op de juridische beperkingen, verder invulling kan worden gegeven.

3. Investeer nu in bereikbaarheid

De betrouwbaarheid en capaciteit van station Schiphol en de spoortunnel staan onder grote druk. De Schipholtunnel is zeer storingsgevoelig en het station kan de passagiersgroei nauwelijks aan.

Schiphol Group pleit daarom voor een snelle investering. In de huidige MIRT-planning is dit pas voorzien in 2028. Dat is te laat. Daarom moet er snel worden gezocht naar alternatieve financieringsmethoden. Een investering in het OV-knooppunt leidt tot betere, snellere verbindingen en vergroot de *catchment area*, waardoor ook passagiers uit België en het westen van Duitsland Schiphol beter kunnen bereiken.

De regionale bereikbaarheid kan flink worden verbeterd door het doortrekken van de Noord-Zuidlijn. Dit zorgt voor een extra, directe en hoogfrequente verbinding naar alle belangrijke economische en toeristische locaties in de regio Amsterdam. Bovendien ontlast deze metroverbinding de Schipholtunnel.

Daarnaast moet, samen met de lokale en regionale overheden, geïnvesteerd worden in de bereikbaarheid van de regionale luchthavens. Zo draagt de overheid verder bij aan de goede uitwerking van het selectiviteitsbeleid.

4. Verbeteren van het concurrerend kostenniveau

Een concurrerend kostenniveau is primair een opdracht voor onze eigen organisatie en onze partners in de mainport. Tegelijkertijd kan de overheid ook een bijdrage leveren en de trend keren dat budgettaire tekorten direct worden doorgeschoven naar de sector, zoals recent gebeurde bij de veiligheidsonderzoeken voor personeel in de luchtvaartsector.

Veiligheid is een topprioriteit in de luchtvaart. Als Schiphol Group moeten en willen we daar continu in investeren. Recent hebben we voor €400 miljoen geïnvesteerd in de nieuwe centrale security. Het is echter de vraag of met de steeds verdergaande Europese maatregelen op dit gebied het reëel is om de rekening volledig bij de sector te leggen. Om het kostenniveau van de Nederlandse luchtvaart concurrerend te houden, kan de overheid hier ook andere keuzes maken.

Om de positie van Schiphol als cargoluchthaven te versterken is het belangrijk dat de kosten voor toezicht en inspectie dalen. Deze kosten zijn nu hoger ten opzichte van veel andere Europese landen. Belangrijk is het ook om hierin alternatieven zoals private inspecties mee te nemen.

5. Zet in op een Europese aanpak voor de luchtvaartsector

De Europese luchtvaartsector is sterk gereguleerd. Dit najaar verschijnt een Europese strategie voor het versterken van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaart. Schiphol Group steunt een Europese aanpak als het gaat om luchtvaartverdragen met derde landen. Tegelijkertijd moet Europa snel vaart maken met projecten als Single European Sky. Dat leidt tot significante winst op het gebied van duurzaamheid, tijd en kosten.

Daarnaast moet wet- en regelgeving die de Europese luchtvaartsector onevenredig benadeeld ten opzichte van concurrentie uit andere werelddelen snel worden aangepast of opgeschaald naar mondiaal niveau. Voor Schiphol Group is het van belang dat de EU scherp toeziet op een gelijk speelveld, dat noodzakelijk is voor een sterke concurrentiepositie en een goed investeringsklimaat. Bestaande vormen van publieke bijdragen in de vorm van staatssteun, het langlopende ETS dossier en compensatie bij vertragingen (passagiersrechten) zijn hiervan voorbeelden. Nederland heeft tijdens haar voorzitterschap van de EU in 2016 dé kans om deze dossiers hoog op de Europese agenda te zetten.

Schiphol Group vraagt de overheid deze punten met kracht op te nemen. Alleen zo kunnen we samen de mainport Schiphol én de Nederlandse economie laten groeien.