

Position paper Royal Schiphol Group Rondetafelgesprek Selectiviteitsbeleid – 7 september 2017

Een sterke mainport voor een sterk Nederland, met een goed netwerk, minder hinder en een prettige leefomgeving. Dat waren én zijn de doestellingen van het Aldersakkoord: een akkoord gericht op de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Om deze doelstellingen te bereiken werden onder andere afspraken gemaakt over selectiviteit.

Royal Schiphol Group stelt vast dat, met de (beperkte) instrumenten die het ter beschikking heeft en binnen de wettelijke kaders, vrijwel alles is gedaan om aan de afgesproken doelstellingen te voldoen: het (hub)netwerk is sterk, de hinder is afgenomen en op Eindhoven Airport is extra capaciteit gerealiseerd. De noodzakelijke opening van Lelystad Airport is echter door externe factoren vertraagd.

Royal Schiphol Group vraagt uw aandacht voor een snelle, volledige opening van Lelystad als alternatief voor het niet-mainportgebonden verkeer. Verder wijzen wij op de noodzaak van snelle implementatie van de Luchtruimvisie en ruimte voor verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport en de Mainport Schiphol.

In dit position paper wordt de achtergrond van het selectiviteitsbeleid geschetst, de inzet van Royal Schiphol Group en wat wij vragen voor de toekomst. Het position paper van Lelystad Airport behandelt de specifieke aandachtspunten voor deze luchthaven.

Selectiviteit is in essentie een logisch uitgangspunt. Bij schaarse capaciteit is het goed de beperkte ruimte te gebruiken voor dat verkeer – zowel passagiers als cargo - dat de meeste economische en maatschappelijke waarde heeft voor Nederland. We richten ons dan op het verkeer dat ons verbindt met de belangrijkste economische, politieke en culturele centra in de wereld. Dat verkeer leidt tot werkgelegenheid, geeft mensen de ruimte zich te ontwikkelen, om de wereld te ontdekken en relaties te onderhouden. En dat bij voorkeur met de meest schone en stille toestellen. Selectiviteit is echter een middel, geen doel op zich.

Juist voor een land als Nederland met een relatief klein achterland is een sterk netwerk een uniek gegeven. Voor dat sterke netwerk is het hubverkeer van KLM en partners essentieel. Ook andere luchtvaartmaatschappijen leveren – soms al jarenlang – een positieve bijdrage aan de netwerkqualiteit van Nederland.

Achtergrond selectiviteitsafspraken

Om het middel selectiviteit bij te laten dragen aan het halen van de drie doelstellingen van het Aldersakkoord werd afgesproken dat bij schaarse capaciteit:

- 1) voorrang wordt gegeven aan het verkeer dat de meeste waarde bijdraagt aan de mainport: het mainportgebonden verkeer (segmenten 1-4);
- 2) alternatieve capaciteit wordt geboden voor het niet-mainportgebonden verkeer; het vakantieverkeer (segment 5).

De definities en segmentering zijn overeengekomen in het Aldersakkoord (2008), herbevestigd door de Stuurgroep selectiviteit (2012) en definitief vastgelegd door het Rijk (2012). Bij het vaststellen van gegevens hanteert Schiphol deze indeling. Desalniettemin blijft verwarring bestaan over de invulling van de definities. Een low-cost vlucht is bijvoorbeeld niet per definitie een vakantievlucht (segment 5) en vice versa.

Bij het vaststellen werd al direct geconstateerd dat een 'gouden maatregel' niet bestaat. Het gaat om een samenspel van instrumenten van verschillende spelers. Selectiviteitsbeleid heeft daarnaast ook alleen kans van slagen als alternatieve capaciteit wordt gerealiseerd op regionale luchthavens.¹ Bovendien zijn de kaders strak. Schiphol dient iedere maatschappij die beschikt over onafhankelijk uitgegeven slots te faciliteren. Europese mededingingsregels verbieden discriminatie op nationaliteit of luchtvaartmaatschappij. Daarnaast is er politieke en maatschappelijke druk om de homecarrier een preferente positie te geven. Tegelijkertijd is de relatie tussen Schiphol en de homecarrier al vier jaar onderwerp van onderzoek door de ACM.

¹ Commissie van der Zee (2008) Advies Selectiviteit Schiphol

Uitvoering en resultaten

De uitgebreide set aan maatregelen die is afgesproken bevat de volgende elementen: het ontwikkelen van regionale luchthavencapaciteit, stimuleringsmaatregelen en ontmoediging van de meest lawaaiige toestellen. Voor elke activiteit heeft Schiphol – binnen de geldende spelregels – inzet gepleegd, waar nodig in samenwerking met het Rijk:

- Op Eindhoven is additionele luchthavencapaciteit gerealiseerd voor het point-to-point verkeer, waarbij deze ook diende te voorzien in de eigen behoefte van de Brainportregio.² Lelystad Airport zou in 2018 klaar zijn, maar kan pas in 2019 operationeel worden als gevolg van beperkte capaciteit bij de luchtverkeersleiding en de problematiek rond de routestructuren. Beide luchthavens bieden een gericht product, met bijbehorende tarieven. Op basis van Europese regels is gedwongen verplaatsing, via een door het Rijk te ontwikkelen verkeersverdelingsregel als *last resort*, alleen mogelijk tussen Schiphol en Lelystad.
- Door Schiphol zijn diverse stimuleringsmaatregelen ontwikkeld: de tarieven zijn zeer concurrerend, waarbij ook nog sterk wordt gedifferentieerd tussen transfer- en O/D-passagiers³. Ook krijgen stillere toestellen korting en betalen lawaaiige toestellen juist meer. Daarnaast bestaat tot 1 april 2018 een incentive-programma (ARP) om de ontwikkeling van het bestemmingsnetwerk te stimuleren.

Met inachtneming van de marktontwikkeling (+ ca. 50.000 vliegtuigbewegingen tussen 2008-2016) heeft deze set aan maatregelen geleid tot de volgende resultaten:

- het aandeel mainportgebonden verkeer is gestegen tot 93%, het niet-mainportgebonden verkeer nam af naar minder dan 7%;
- het aandeel hubverkeer, uitgevoerd door KLM en partners nam toe tot bijna 65%⁴;
- Schiphol is de op een na best verbonden hub ter wereld. In tien jaar is de hubconnectiviteit met 70% gegroeid⁵;
- in Europa staat Schiphol op plaats 1 als het gaat om directe connectiviteit met een groei van 20% in tien jaar⁶;
- Schiphol is stabiel de derde vrachthub van Europa;
- het aandeel toestellen in de meest lawaaiige categorie ('onderkant hoofdstuk 3') is gedaald van 4% tot bijna 0%.

Wat is nodig?

Een relatief klein land als Nederland is sterk door verbindingen. De luchtvaartsector draagt daar fors aan bij. Het faciliteren van een kwalitatief sterk netwerk met verbindingen voor Nederland is geen vanzelfsprekendheid, daar wordt elke dag door 65.000 mensen hard aan gewerkt.

De bereikte resultaten zijn in lijn met het Aldersakkoord, maar we zijn er nog niet. Voor echte selectiviteit is alternatieve capaciteit nodig én een blik vooruit. Want de vraag naar verbindingen en vervoer via de lucht neemt toe. De vraag is dan: willen we de capaciteit anders verdelen of juist groter maken? Selectiviteit kan daarin als middel een rol spelen. Niet alleen bij het stimuleren van mainportgebonden verkeer, maar ook door nog sterker te sturen op schoner en stiller verkeer. Dat is de inzet van Schiphol en wij vragen de Kamer en het nieuwe kabinet daar aan bij te dragen door te zorgen voor optimale randvoorwaarden:

1. Snelle implementatie van de Luchtruimvisie.
2. Een snelle opening van Lelystad Airport met duidelijke spelregels voor capaciteitsverdeling ter ondersteuning van de Mainport, passende openingstijden en werkbare routestructuren; zonder alternatieve capaciteit geen selectiviteit!
3. Ruimte voor duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport, in het hart van het economisch kerngebied Brainport, voor point-to-point verkeer na 2019.
4. Ruimte voor duurzame, veilige ontwikkeling Schiphol na 2020 op basis van de drie doelstellingen: hinderbeperking, verbetering leefomgeving en mainportontwikkeling.

² Advies Alderstafel Eindhoven (2010)

³ passagiers met Schiphol als eerste vertrekpunt danwel eindbestemming

⁴ zie bijlage

⁵ SEO (2017) ACI Europe Airport Industry Connectivity Report 2017

⁶ SEO (2017) ACI Europe Airport Industry Connectivity Report 2017

BIJLAGE

Definitie verkeerssegmenten

- 1) Hub-operatie (passage en vracht), bediend door Skyteam en KLM code-share partners
- 2) Non-hub op intercontinentale bestemmingen met meer dan 10.000 zakelijke vertrekkende passagiers per jaar op die bestemming
- 3) Non-hub op Europese bestemmingen met meer dan 10.000 zakelijke vertrekkende passagiers per jaar op die bestemming
- 4) Non-hub full-freighter verkeer

- 5) Non-hub op ICA of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke passagiers per jaar.

mainportgebonden
(versterken op Schiphol)

niet-mainportgebonden
(alternatief bieden op regionale luchthavens)

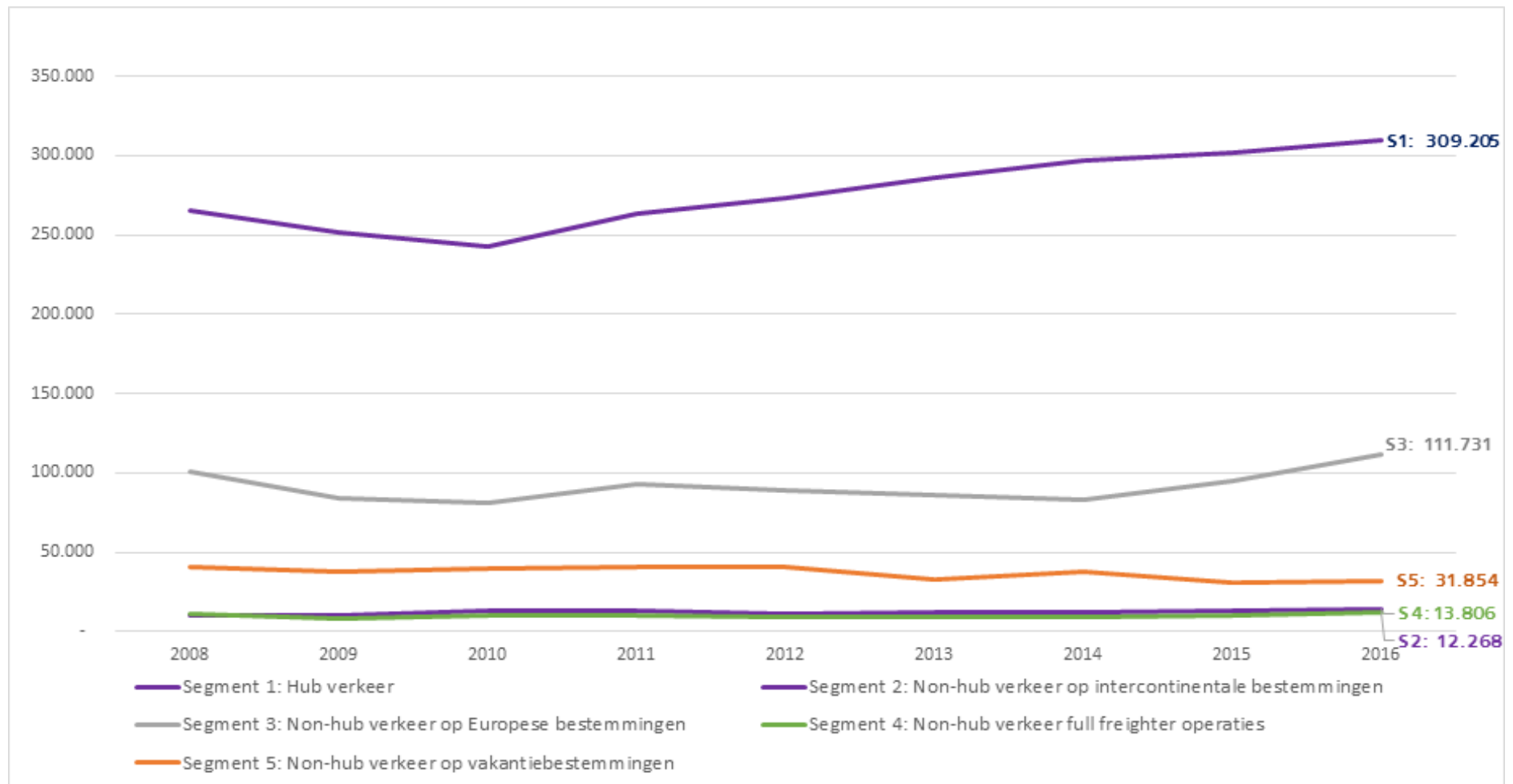
Bron: Aldersakkoord 2008; bevestigd door het Rijk (2012)

Ontwikkeling verkeerssegmenten 2008 – 2016 - I

Aantal vliegtuigbewegingen	Alders segment	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Procentuele groei p/j (2008-2016)	Aandeel in totaal (2016)
	1		265.178	251.623	242.688	263.462	273.137	285.651	296.506	301.856	309.205	1,9%
2		10.411	10.556	13.183	13.244	11.166	11.812	12.048	12.634	13.806	3,6%	3%
3		101.114	83.828	81.140	93.213	88.525	85.640	83.074	95.305	111.731	1,3%	23%
4		10.788	7.921	9.921	9.984	9.634	9.238	9.409	10.216	12.268	1,6%	3%
5		40.845	37.337	39.384	40.346	40.945	33.224	37.259	30.668	31.854	-3,1%	7%
Totaal		428.336	391.265	386.316	420.249	423.407	425.565	438.296	450.679	478.864	1,4%	100%

Bron: verkeer- en vervoerdatabase Schiphol (2008-2016)

Ontwikkeling verkeerssegmenten 2008 – 2016 - II



Bron: verkeer- en vervoerdatabase Schiphol (2008-2016)