



Royal Dutch Airlines

Rondetafelgesprek Governance structuur luchtvaart 18 april 2018 – inbreng KLM

We hebben samen veel bereikt!

KLM beseft dat vliegen overlast met zich meebrengt. Geluid is onlosmakelijk verbonden aan vliegen. KLM's belangrijkste bijdragen tot geluidreductie is het investeren in stillere vliegtuigen, het nemen van operationele maatregelen en het verbeteren van vliegprocedures. Daarnaast heeft KLM, tezamen met andere airlines, € 750 miljoen bijgedragen aan isolatiemaatregelen en planschadevergoedingen. Ook heeft KLM uitvoering gegeven aan het behoud en ontwikkeling van een wereldwijd netwerk zoals afgesproken in het Aldersakkoord en ruim 30 bestemmingen toegevoegd.

Vanaf 2008 is de Governance structuur voor de Luchtvaart op Schiphol in het Aldersakkoord vastgelegd. Het doel van het Aldersakkoord is vinden van "een balans tussen de lusten (werkgelegenheid, economie, vestigingsklimaat) en lasten (geluidsoverlast)".

Het Aldersakkoord is een gebalanceerd en integraal bouwwerk (één en ondeelbaar) waarin iedere partij vanuit haar rol een bijdrage dient te leveren en daarvoor verantwoordelijkheid neemt:

- Optimaal en preferentieel baangebruik door LVNL (minimale hinder).
- Het Rijk dient selectiviteitsbeleid te formuleren. Schiphol dient uitvoering te geven aan het selectiviteitsbeleid, mainportgebonden verkeer vanaf Schiphol en vakantievluchten vanaf de regionale velden waarbij uitsluitend overflow vanaf Schiphol op regio zal plaatsvinden en geen autonome groei.
- Luchtvaartmaatschappijen moeten investeren in hinderbeperkende maatregelen (zoals nieuwe routes) en nieuwe vliegtuigen om zo geluid & emissies te reduceren.
- Bewoners zouden initieel een groei van 510.000 vliegtuigbewegingen (vtb's) accepteren (het geen later 500.000 vtb's is geworden). *"Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt, is treedt de 50-50 regel in werking. De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector"*. (Bron: Aldersakkoord januari 2015).

We hebben samen veel bereikt. Mede vanwege de zorgvuldige belangen afweging en besluitvormingsprocessen en de evenwichtige samenstelling van de tafel waarbij vertegenwoordigers van het Rijk, provincies, gemeenten, bewoners, VNO, Milieuorganisatie en de luchtvaartsector deelnemen. KLM en de BARIN (Board of Airlines Representatives In the Netherlands) vertegenwoordigen de airlines. Ook de bewonersorganisaties in de regio zijn in de gelegenheid zich te vertegenwoordigen in de ORS. Er zijn meer dan 90 bewonersorganisaties vertegenwoordigd in de ORS.

Afspraken en spelregels respecteren en binnen politieke en wettelijke kaders overgaan tot uitvoering

KLM staat nog steeds achter de fundamenteën van het Aldersakkoord en de evenwichtige samenstelling en organisatie van de ORS. Er zal altijd goed overleg noodzakelijk zijn tussen de verschillende partijen, waarbij een balans moet worden gezocht tussen mainportontwikkeling en hinderreductie. Het is hierbij wel van belang dat alle partijen aan tafel de afspraken en spelregels respecteren en hieraan uitvoering geven binnen de politieke en wettelijke kaders.

- Het selectiviteitsbeleid is niet uitgevoerd. In het Aldersakkoord is expliciet aangegeven niet te kiezen voor ongebreidelde groei op Schiphol, maar te kiezen voor selectieve ontwikkeling van het mainport gebonden verkeer. Ook het besluit van de vertraging van Lelystad is niet conform het Aldersakkoord uitgevoerd. In 2008 was afgesproken dat 580.000 (later aangepast naar 570.000) vliegbewegingen in 2020 zouden plaatsvinden op Schiphol en de regionale velden. Doordat nu geen overflow van vakantievluchten op tijd gaat plaatsvinden zal op Schiphol geen ontwikkeling voor het mainportgebonden verkeer mogelijk zijn en zit Schiphol 3 jaar op slot.
- Het wonen/vliegen dossier zal integraal binnen de ORS besproken moeten worden. De ervaring leert dat vanuit gebieden in de nabijheid van de luchthaven waar nieuwbouw is gerealiseerd, veel klachten komen (voorbeelden Floriande, Aalsmeer en Uithoorn). De luchtvaartmaatschappijen worden in genoemd gebied afgerekend op hinderbeperking in termen van aantal ernstig gehinderden. Het is onuitlegbaar dat de luchtvaartmaatschappijen grote inspanningen en investeringen leveren om dit aantal te verlagen, terwijl aan de andere kant het aantal ernstig gehinderden door woningbouw fors is toegenomen.

- Ondanks dat per saldo het aantal ernstig gehinderden (750) en aantal kilometers (Co2 en fuel) naar beneden zou gaan is het advies om de alternatieve route ARTIP2c te implementeren in het CvA tegen gehouden, vanwege 'not in my back yard' discussies.

Ook de tafels van Eindhoven en Lelystad zullen binnen de politieke en wettelijke kaders dienen te opereren. Als de politiek het besluit tot vestiging of ontwikkeling van een luchthaven heeft genomen ligt er een opgave voor de regiotafel van de betreffende luchthaven om de hinder per saldo zoveel mogelijk te reduceren en uitvoering te geven aan het beleid opgenomen in het regeerakkoord en het Aldersakkoord.

Visie KLM op de gewenste toekomstige structuur van besluitvorming

- KLM stelt voor door te bouwen op de fundamenten van het Aldersakkoord met de huidige governance structuur. Door alle partijen is zorgvuldig en uitvoerig overleg gevoerd over de balans van de mainport ontwikkeling en hinderbeperking. Deze balans is onverminderd van belang en ook een centraal punt in het huidige regeerakkoord.

Regeerakkoord 2017-2021:

Een goede luchthaven met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats.

Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter) continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.

- KLM acht het van belang nu concreet uitvoering te geven aan het beleid zoals verwoord in het Aldersakkoord waaronder het selectiviteitsbeleid: selectieve ontwikkeling op Schiphol, overflow (vakantievluchten) naar de regiovelden en geen autonome groei op deze regiovelden.
- De huidige vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen binnen de ORS is zorgvuldig en goed gekozen: KLM als home carrier en de BARIN namens 60 luchtvaartmaatschappijen die gezamenlijk 90% van de vliegbewegingen op Schiphol vertegenwoordigen.
- KLM biedt aan om, in het kader van transparantie en inzicht, vanwege de complexiteit van de onderwerpen op verzoek van Kamerleden technische briefings te geven over de verschillende airline specifieke dossiers aan de ORS.
- KLM stelt voor dat de regiotafels een aantal keer per jaar bij elkaar komen om de overkoepelende thema's voor de gehele Nederlandse luchtvaart, zoals de visie van de luchtruimstructuur en het selectiviteitsbeleid, met elkaar te bespreken.