



Position Paper Corendon Dutch Airlines

De vraag vandaag is of de luchtvaartnota, met daarin een visie op de Nederlandse luchtvaart voor de komende decennia, nog steeds actueel is en als basis kan dienen voor het te voeren luchtvaartbeleid van de Nederlandse overheid. Het korte antwoord op deze vraag is "nee", de werkelijkheid heeft de nota uit 2009 met een actualisatie in 2011 ingehaald.

De huidige situatie

Luchtvaart in Nederland is groot geworden in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw door optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die de mondiale liberalisatie in de luchtvaart bood. Zowel de nationale luchthaven als Nederlandse carriers zijn hierdoor gegroeid tot een omvang die de relatie met de grootte van het achterland ontstegen is. Een succesverhaal dus.

Aan het einde van de vorige eeuw al waren er echter al belangrijke veranderingen in de luchtvaart waarneembaar zoals de opkomst van Low Cost Carriers (LCC's, lange tijd door flag carriers als inferieur en ongevaarlijk beschouwd), nieuwe aanbieders in het intercontinentale segment en grootschalige investering in luchtvaartinfrastructuur in het buitenland.

Als gevolg hiervan verliezen de traditionele carriers fors marktaandeel op regionaal en intercontinentaal verkeer. Door de combinatie van investeringen in luchthavens in het buitenland met de introductie van nieuwe typen vliegtuigen met een langere range, vinden verschuivingen plaats naar nieuwe luchthavens die aantrekkelijker zijn als mondiale hub in het intercontinentale transfer verkeer. Nederland ziet zowel voor luchtvaartmaatschappijen als ook luchthavens haar positie zwakker worden en verliest marktaandeel.

Wat geeft de huidige luchtvaartnota als antwoord op deze ontwikkelingen?

- We kiezen voor netwerkqualiteit en selectiviteit als middel voor het toelaten van gebruikers op Schiphol en trachten daarmee de positie van Nederland te beschermen. Dit gaat in tegen de mondiale liberalisatie en het verstoort de marktwerking
- De transfer op Schiphol van passagiers van buitenland naar buitenland wordt belangrijker geacht dan bestemmingsverkeer en ontmoedigt de voor Nederland belangrijke groei in het bestemmingsverkeer
- In tegenstelling tot de groei van luchthavens elders zet Nederland in op het beperken van het gebruik van de aanwezige ruimte op Schiphol. De kunstmatig gecreëerde schaarste leidt tot het exporteren van problemen zoals geluid naar nieuw aan te leggen luchthavens waar de omgeving klaar staat om ook hier beperkingen te eisen.

Kennelijk willen we onze positie als luchtvaartnatie niet verliezen, maar dan wel door nieuwe toetreders in de Nederlandse markt te weren, van boven af te reguleren welke maatschappij waar mag vliegen en potentiële groei te hinderen met beperkende maatregelen.

Heeft het Nederlandse beleid tot nu toe gewerkt?

- De positie van zowel Schiphol als de grootste Nederlandse luchtvaartmaatschappij staan steeds meer onder druk
- De beoogde selectiviteit kent geen wettelijk kader; Schiphol mag/kan geen carriers uitplaatsen of weren
- Niet de overheid maar de markt (de passagier) bepaalt bij wie ze hun ticket kopen en vanaf welke binnen- of buitenlandse luchthaven ze vertrekken
- Andere luchthavens positioneren zich in toenemende mate als aantrekkelijke hub voor passagiers om over te stappen

Noodzakelijke elementen van een nieuwe luchtvaart visie en beleid

In het belang van de BV Nederland (de luchthaven Schiphol en haar grootste gebruiker **en** de andere carriers die in Nederland opereren, alle NL toeleveranciers en niet te vergeten de Nederlandse passagier) moet een nieuwe Nederlands luchtvaartvisie en beleid gestoeld zijn op de volgende uitgangspunten:

- 1) *Zowel transferverkeer als bestemmingsverkeer zijn van belang voor de BV Nederland en moeten **beiden** ondersteund worden door het beleid van de Nederlandse overheid en de management-aandacht van en investeringen door Schiphol*
 - a. Bestemmingsverkeer (point to point) realiseert significante omzet voor SPL in parkeren en winkels hetgeen bijdraagt aan het omlaag kunnen brengen van het kostenniveau van SPL
 - b. De behoefte aan bestemmingsverkeer op SPL neemt toe
 - c. Bestemmingsverkeer realiseert economische waarde en werkgelegenheid in heel Nederland (airlines, toeleveranciers, hotels, restaurants, autoverhuur, etc.)
- 2) *Schiphol is een capaciteitsprovider voor iedereen die daar van gebruik wil maken.*
 - a. Diversiteit in aanbod is goed voor de Nederlandse passagier, concurrentie houdt de spelers scherp
 - b. De meest succesvolle luchthavens van dit moment zijn luchthavens die geen beperkingen opleggen aan het soort carrier dan er op vliegt
 - c. Een level playing field voor iedereen
- 3) *De overheid moet Schiphol niet “de handen op de rug binden” bij het gevecht dat zij voeren voor een goede marktpositie in Europa en de wereld maar haar juist laten groeien*
 - a. Als we luchtvaart belangrijk vinden moet groei mogelijk zijn. Het geïntroduceerde overlegmodel tussen de sector, de overheid en de omwonenden leidt tot bureaucrativering, verlamming en lethargie. Gerealiseerde innovatie door de luchtvaartmaatschappijen (er is significant meer geluid gereduceerd dan in de doelstellingen was overeengekomen) wordt niet of nauwelijks beloond in extra ruimte voor ontplooiing van luchtvaartactiviteiten
 - b. Er zijn vele miljarden geïnvesteerd in een infrastructuur op SPL die maar zeer ten dele wordt gebruikt vanwege achteraf ingevoerde beperkende maatregelen. Laten we voor de gewenste groei van de luchtvaart deze infrastructuur gebruiken ipv problemen te exporteren naar nieuwe gebieden.