

Ronde tafel luchtvaart 23 september 2015 – inbreng KLM Groep

Samen werk maken van luchtvaart voor Nederland

Mainport Schiphol is door het sterke wereldwijde netwerk van KLM en haar partners de vierde hub van EU na Londen, Parijs en Frankfurt. Dit netwerk vormt feitelijk infrastructuur voor de Nederlandse economie. Nederland wordt hiermee rechtstreeks en hoogfrequent aangesloten op hoofdsteden, economische en culturele centra van de wereld. In vogelvlucht een aantal feiten:

- Mainport Schiphol levert een bijdrage van € 30 miljard aan de Nederlandse economie.
- KLM Groep (KLM, KLM cityhopper, Transavia, Martinair) is de 3e private werkgever in Nederland (FTE).
- Sinds 2004 maakt KLM onderdeel uit van Air France KLM Groep. Door de fusie is KLM fors gegroeid. De zorgvuldig afgestemde netwerken op Schiphol en Parijs zijn sindsdien evenwichtig gegroeid. Hiermee bieden wij onze klanten een veelheid aan reismogelijkheden.
- KLM Groep en partners vervoert het leeuwendeel van de op Schiphol op- en overstappende passagiers. In 2014 vervoerden de KLM Groep en partners ruim 40 miljoen van de in totaal 55 miljoen passagiers op Schiphol. De gehele vrachtdivisie is wereldwijd nummer 4 en vervoerde voor haar klanten in 2014 bijna 700 kiloton van de 1.670 kiloton vracht vanaf Schiphol.
- De wereld is met KLM binnen handbereik. Vanaf Schiphol worden 80 van de 106 intercontinentale bestemmingen door KLM en partners gevlogen. In Europa zijn 110 van 167 met KLM en partners te bereiken.
- Noord-Amerika en China zijn vanuit Europa gezien de twee grootste markten. Naar Noord-Amerika vliegen KLM en partners op 20 rechtstreekse bestemmingen (247 frequenties per week). KLM is op Greater China de grootste Europese carrier met maar liefst 8 rechtstreekse bestemmingen (60 frequenties per week).
- KLM Engineering & Maintenance is met circa 5.000 medewerkers één van de grootste technische onderhoudsbedrijven in Nederland. Samen met Air France Industries vormt het één van de grootste vliegtuigonderhoudsbedrijven wereldwijd, met werkzaamheden voor 200 internationale klanten.
- De luchtvaartsector heeft veel geïnvesteerd in hinder beperkende maatregelen (bijv. vaste bochtstraal, glijvluchten) en nieuwe, stillere vliegtuigen. Deze investeringen hebben onder andere geresulteerd in afname met 55% van geluid belaste woningen in de afgelopen 15 jaar. Daarnaast hebben de luchtvaartmaatschappijen meer dan € 750 miljoen afgedragen ten behoeve van geluidsisolatie en planschades.

Het wereldwijde KLM netwerk klaar maken voor de toekomst. Vanuit kracht.

De mainport Schiphol is een luchtvaartstelsel waarin overheid, luchthaven en homecarrier zo effectief mogelijk samenwerken vanuit ieders eigen rol. Door samenwerking kan de Nederlandse internationale concurrentiepositie verder versterkt worden. Dit is noodzakelijk ten opzichte van de reguliere Europese luchtvaartssystemen, maar in het bijzonder tegenover de luchtvaartssystemen uit de golfregio en Turkije. Een sterke concurrentiepositie is essentieel voor het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid in Nederland.

Het KLM netwerk draagt bij aan de sterke internationale positie van Nederland en Europa. Door de kleine Nederlandse thuismarkt is het wereldwijde netwerk alleen mogelijk met een hub-operatie. Het in stand houden en verder ontwikkelen van een concurrerende mainport vraagt van overheid, luchthaven en homecarrier permanente focus op capaciteit, kwaliteit en kosten.

Het landschap van de luchtvaart is structureel veranderd. KLM verandert ook mee door ingrijpende interne maatregelen, die nodig zijn om KLM weer fit voor de toekomst te maken. KLM onderneemt hiertoe actie in het kader van de Perform 2020 strategie en heeft concrete doelstellingen van € 700 miljoen aan besparingen door onder andere per jaar 4% productiviteitsgroei en 1,5% kostenreductie. Hierdoor wordt het mogelijk om te investeren in vloot en product. De KLM-organisatie wordt komende jaren slanker, wendbaarder, efficiënter en nog meer klantgericht. Dit vergt veel van KLM en KLM-ers, maar is essentieel om ook in de toekomst en voor toekomstige generaties een gezonde KLM te hebben die bijdraagt aan de mainport en Nederland.

Luchtvaartnota “Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie”

Investeringen in de toekomst van KLM zoals in vliegtuigen en netwerkontwikkeling zijn gebaat bij continuïteit en duidelijkheid van overheidszijde. De Luchtvaartnota (2009) biedt deze duidelijkheid met een integrale visie op luchtvaart en het oog op de lange termijn.

In de Luchtvaartnota staat dat de kwaliteit van het internationale verbindingennetwerk essentieel is voor Nederland. *“Het moet een netwerk zijn, dat met haar bestemmingen en frequentie aan sluit bij de behoefte van de regionale en Nederlandse economie. Dit netwerk, in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart, staat centraal in deze nota.”* Dit uitgangspunt is wat KLM betreft onveranderd relevant.

Sinds het Aldersakkoord van 2008 en de Luchtvaartnota van 2009 zijn van overheidszijde diverse visie- en beleidsnotities uitgewerkt, bijvoorbeeld luchtruimvisie en vergunningennota luchtvaart. Daarnaast zijn verscheidene studies in de afgelopen jaren uitgevoerd, zoals Intervistas (2015), ATAG (2014) en SEO (2015).

Alle onderstrepen het belang van het intercontinentale netwerk voor de Nederlandse economie. Het Aldersakkoord en de Luchtvaartnota zijn hierin een solide en waardevol houvast gebleken.

KLM zet in op verdere uitvoering van acties zoals geformuleerd in de Luchtvaartnota door alle partijen:

Er is al veel gebeurd, maar het werk is nog niet af. Voer in gezamenlijkheid de acties in de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota uit en actualiseer de uitvoeringsagenda waar nodig. Belangrijke acties:

- **Integrale afweging en regie:** De luchtvaart heeft te maken een veelheid aan beleid en regelgeving. Vanuit het belang van de mainport voor Nederland verzoekt KLM nadrukkelijker in te zetten op een integrale afweging door centrale overheid ten aanzien van belevingsvorming op rijks-, provinciaal en lokaal niveau.
- **Focus op concurrerend kostenniveau** van het Nederlandse luchtvaartstelsel om de toppositie ook in de toekomst te handhaven. Een gelijkwaardig kostenniveau met systemen in de Golfregio en Turkije is noodzakelijk. De security kosten zijn tussen 2003 en 2014 met 51% gestegen. De luchtvaart op Schiphol betaalt jaarlijks € 268 miljoen, in Dubai € 15 miljoen. en in Istanbul € 0 (SEO onderzoek feb. 2015).
- **Uitvoering van selectiviteitsbeleid:** Schaarse capaciteit op Schiphol optimaal benutten is één van de belangrijkste elementen van de Luchtvaartnota. In het Aldersakkoord en Luchtvaartnota is selectiviteitsbeleid een belangrijke pijler. Deze pijler behoort binnen de wettelijke en mededingingsrechtelijke kaders uitgevoerd te worden. KLM Groep heeft ondertussen wel geacteerd door Transavia te laten groeien op de regiovelden, vooral Eindhoven. Bij toenemende schaarste op Schiphol blijft het voor de internationale positie van de mainport van groot belang een weloverwogen maatschappelijk evenwicht te bewaken tussen enerzijds de lusten – in termen van economische bijdrage, werkgelegenheid en verbindingen met relevante bestemmingen – en anderzijds de lasten in termen van geluidshinder. Bij het optimaliseren van de lusten levert het intercontinentale netwerk de grootste economische bijdrage.
- **Eerlijke concurrentie** (fair competition) in wereldwijd speelveld is noodzakelijk. Fair competition dient het uitgangspunt te zijn voor luchtvaartonderhandelingen met non-EU landen. Herziening van EU verordening 868/2004 voor subsidiering van non-EU luchtvaart dient in gang te worden gezet. Momenteel is dit geen effectief instrument.
- **Passagiersrechten** dienen helder en goed te zijn voor passagier en luchtvaartmaatschappij. Afronding van de lopende herziening van verordening 261/2004 is noodzakelijk. Deze disproportionele wetgeving is een illustratie van lasten waarmee Europa haar wereldwijd concurrerende bedrijven opzadelt.
- **Single European Sky:** Invoering van één Europees luchtruim is van groot belang voor luchtvaartmaatschappijen, passagiers en het milieu. De jaarlijkse besparing van Europese luchtvaartmaatschappijen bedraagt € 8 miljard en een CO₂ reductie van 10%. Ook op nationaal niveau dient de luchtruimontwikkeling voortvarend te worden doorgezet.

De sterke positie van de Nederlandse luchtvaart is in het belang van ons allen. KLM blijft haar verantwoordelijkheid nemen voor een sterke mainport. Daadkracht van alle betrokken partijen is nodig om de concurrentiekracht te behouden en te versterken.