

## Samenvatting - position paper easyJet

easyJet verwelkomt de mogelijkheid om bij te dragen aan dit rondetafelgesprek. easyJet is met een marktaandeel van circa 10% de op één na grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol en is trots om bij te dragen aan het succes van de luchthaven en daarmee de Nederlandse luchtvaart. Sinds de opening van onze basis op Schiphol 2,5 jaar geleden heeft easyJet daar nu meer dan 300 mensen in dienst die werken op Nederlandse contracten. In 2017 verwachten wij 6 miljoen passagiers van en naar Schiphol te vervoeren. easyJet vliegt vanaf Schiphol op 42 bestemmingen waarvan 70% zakenbestemmingen. Circa een derde van de easyJet passagiers op Schiphol zijn zakenreizigers.

In het raamdocument voor dit rondetafelgesprek worden diverse vragen gesteld die grofweg neerkomen op het volgende: Waarom is er een gebrek aan vooruitgang op het gebied van selectiviteitsbeleid? Wat is eigenlijk de definitie van selectiviteit? Is een selectiviteitsbeleid te handhaven? Zo ja, hoe dan? Wat is de rol van Schiphol en de overheid in deze? Deze vragen zijn gericht op één handhavingsmiddel binnen afspraken uit 2008. Een interessantere vraag richting de toekomst is: Hoe ziet een duurzame toekomst van Schiphol er uit? Welke maatregelen kunnen we nemen, zowel op korte als lange termijn, die er voor zorgen dat de economische waarde van Schiphol wordt gewaarborgd en tegelijkertijd effecten op het milieu en omgeving adequaat worden geadresseerd? easyJet wil hierover in dit document een aantal ideeën delen.

We zien vooral uit naar een transparante discussie over de toekomst van Schiphol waarin de visie van alle stakeholders naar voren kan komen, zodat de waarde van Schiphol voor Nederland kan worden bestendig en versterkt. De overheid, de luchtvaartindustrie en de omgeving moeten nu een grondig en op feiten berust proces in gang zetten, gericht op 2020, en zo een balans brengen tussen de groeiende passagiersvraag op Schiphol, de economische waarde van de luchthaven en de impact die dat heeft op het milieu en de omgeving. Dit schept duidelijkheid voor zowel de omgeving als de luchtvaartindustrie.

### **1) Richt je op het daadwerkelijke doel: een duurzaam Schiphol dat economische waarde toevoegt voor Nederlandse passagiers en bedrijven**

Wij stellen voor dat twee doelen centraal komen te staan in het Schiphol-beleid: duurzaamheid (zowel milieu als geluid) en het maximaliseren van economische waarde. Deze doelen sluiten elkaar niet uit. Door efficiëntie te verhogen en koploper te worden op het gebied van duurzaamheid kunnen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken doorgroeien zonder de impact op de omwonenden en het milieu groter te maken dan nu het geval is. Ter illustratie: easyJet neemt in 2018 een eerste Airbus A321neo op in de vloot. Hiermee kunnen per vluchtbeweging 50% meer passagiers vervoerd worden en kan de CO<sub>2</sub>-uitsoot per passagierskilometer gereduceerd worden met 21% in vergelijking met een Airbus A319.

Schiphol is ontegenzeggelijk een belangrijke economische motor van Nederland. Echter, te vaak wordt de nadruk gelegd op connecties in plaats van de daadwerkelijke bron die economische activiteit aandrijft, namelijk directe connectiviteit voor passagiers. Volgens ACI's 2017 Airport Industry Connectivity Report is Schiphol op het gebied van directe connectiviteit de nummer één luchthaven in Europa. Het is dit type connectiviteit dat waarde toevoegt aan Nederland. Zoals een recent Frontier Economics rapport laat zien, brengen 1,4 miljoen extra passagiers ongeveer 1,7 miljoen aan toegevoegde bbp-waarde en bijna 20.000 extra banen in diverse sectoren. Toekomstig beleid zou deze factoren in acht moeten nemen bij het opstellen van doelen en richtlijnen.

### **2) Praktische oplossingen voor een efficiënt Schiphol op de korte en lange termijn**

Er zijn een aantal oplossingen die in overweging genomen kunnen worden om Schiphol efficiënter te maken op de korte termijn, zonder over het afgesproken aantal vliegbewegingen te gaan, zoals:

1. Het zwaartepunt van de tariefstructuur verleggen van passagiers naar vliegbewegingen. Zo wordt een hogere bezettingsgraad bevorderd, waardoor – zonder het aantal vluchten te verhogen – meer passagiers vervoerd kunnen worden.
2. Op bepaalde momenten van de dag alleen vliegtuigen toelaten met een minimaal aantal stoelen – bijvoorbeeld 150 (vergelijkbaar systeem bestaat op luchthaven Parijs Orly).
3. Incentives die het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen op Schiphol bevorderen.
4. Gerichte investeringen in de infrastructuur van de luchthaven die efficiëntie en veiligheid verhogen, zoals extra H-pier gates die gericht zijn op een snelle afhandeling.
5. Secundaire handel in slots. Hierdoor kunnen slots verhandeld worden tussen maatschappijen en daarmee kan de markt haar werk doen binnen het huidige schaarse aanbod.

Op lange termijn (na 2020) vindt easyJet dat er gekeken moet worden naar de factoren waar de huidige gebruiksbepaling oorspronkelijk om is ingesteld, namelijk milieu- en geluidsimpact. Deze factoren zouden centraal moeten staan in het groeiplan van Schiphol, in plaats van een arbitrair maximum aantal vliegbewegingen. Door één dynamisch regime op te zetten dat gebaseerd is op milieu- en geluidscriteria kan extra ruimte gecreëerd worden die meteen kan worden ingevuld door besparende vliegtuigen. Zo wordt er rekening gehouden met de huidige geluidssituatie, de toekomstige vraag naar vliegen, de economische rol van Schiphol, technologische vooruitgang én de algemene maatschappelijke kosten en baten. Door milieu- en geluidsimpact als uitgangspunt te nemen creëer je een regime dat duidelijkheid geeft aan de omgeving en de sector, dat ruimte biedt voor technologische innovatie en verbeteringen in de luchtvaart en biedt het een objectief kader dat preferent verkeer op de luchthaven kan regelen; de reden van dit rondetafelgesprek.

### **3) Geen excuus voor discriminatie van maatschappijen en passagiers**

Dit brengt ons op de vraag die is voorgelegd. We merken dat er vaak belangrijke context mist in debatten over Schiphol, vooral wat betreft welke middelen de overheid en Schiphol hebben om invloed uit te oefenen op het type verkeer op de luchthaven. Een voorbeeld daarvan is slots. Slots worden uitgegeven door onafhankelijke slot-coördinatoren zoals de ACNL. Kort gezegd kan Schiphol niet bepalen wie wél en wie niet van de luchthaven vliegt. Ze kunnen wel het gewenste type verkeer op andere manieren bevorderen, bijvoorbeeld door tarieven of incentives, maar op geen enkele manier mogen deze maatregelen discriminerend werken.

Dat geldt ook voor de noodmaatregel ‘verkeersverdeling’. EU verordening 1008/2008 art. 19 stelt dat regels waarbij verkeer van de ene naar de andere luchthaven wordt verplaatst, alleen kunnen worden ingesteld wanneer deze niet discrimineren op basis van bestemmingen binnen de EU of op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast geldt dat iedere verdelingsmaatregel de principes van proportionaliteit en transparantie moet respecteren en gebaseerd moet zijn op objectieve criteria.

Wanneer het doel, of de definitie van het selectiviteitsbeleid, is om te discrimineren tussen verschillende typen verkeer op Schiphol, zoals vakantieverkeer en zakelijk verkeer, zijn de juridische middelen die de overheid en Schiphol hebben om het ‘gewenste verkeer’ te selecteren erg gelimiteerd en zeer waarschijnlijk niet conform de wet en marktverstoring. Deze verstoring is uiteindelijk niet in het belang van de Nederlandse passagier, die hierdoor minder keus en hogere prijzen voorgeschoteld krijgt.

Tot slot, er is een scala aan andere maatregelen beschikbaar. Die hebben we hierboven uiteen gezet. Volgens ons dragen deze maatregelen bij aan het versterken van de waarde van Schiphol en de BV Nederland en nemen ze daarbij duurzaamheid en de omgeving in acht.