

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:38
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Advies HBJZ over Verkeersverdelingsregel
Bijlagen: Notitie juridische mogelijkheden voor selectiviteit 07072017.docx; Two-pager selectiviteit versie 07072017.docx

Van: 111.1 - HBJZ
Verzonden: vrijdag 7 juli 2017 17:12
Aan: 10.2.e - I @minienm.nl>
CC: 10.2.e - I > 10.2.e - HBJZ
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - I @minienm.nl>
Onderwerp: Advies HBJZ over Verkeersverdelingsregel

Hoi 10.2

Het is gelukt. Bijgaand tref je het HBJZ advies aan. Op verzoek van 10.2.e tevens een two pager.

Het advies is door 10.2. (zie bijlage) opgesteld en met de collega's van het team Schiphol/LenS (waaronder 10.2.e afgestemd. Vanmiddag heb ik met 10.2 de laatste punten doorgenomen.

Na de bespreking maandag a.s. zullen wij samen met jullie die onderwerpen (vragen) op een rij zetten waarvoor een second opinion (nog) nodig is cq aanvullende betekenis heeft.

Groet en fijn weekend!

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 4 juli 2017 11:48
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - HBJZ
<10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Verkeersverdelingsregel

Ha 10.2.e

10.2. 11.1

Groet, 10.2

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 15 augustus 2017 13:01
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Advies VVR en conceptregelgeving
Bijlagen: AMvB verkeersverdelingsregel augustus 2017 3.docx; Regeling verkeersverdeling aug 2017 2.docx

Dag 10.2.e ,

Hierbij stuur ik je de aangepaste AMvB en bijbehorende regeling.

Zullen we het zo (14.00 uur?) bespreken en de laatste stand van zaken nog even doornemen?

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 14 augustus 2017 13:03
Aan: 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 20170814 Advies Verkeersverdelingsregeling Schiphol [PRDF-11006630]

Hoi 10.2,

Toch in de lucht ☺. Eens dat het een helder verhaal is. Laten we morgen nog wel even naar hem reageren n.a.v. zijn opmerkingen/vragen. Zou jij mij de aangepaste AMvB willen toesturen of heb ik een mail gemist?

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 14 augustus 2017 11:51
Aan: 10.2.e } - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: 20170814 Advies Verkeersverdelingsregeling Schiphol [PRDF-11006630]

Dag 10.2.e ,

Vandaag ben ik niet aanwezig, maar heb zojuist het advies gelezen. Het lijkt mij een (heel) helder verhaal. Ook concreet toegesneden op de concept-AMvB.

Ik ben er morgen weer.

Groet,
10.2

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @pelsrijcken.nl>
Datum: maandag 14 aug. 2017 7:50 AM
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e @planet.nl>
Onderwerp: FW: 20170814 Advies Verkeersverdelingsregeling Schiphol [PRDF-11006630]

11

10.2.e Publisher: Peter Rogers & David Greaves Foreign Mkt. & Development Studies 57 | Portland 97236, 2502 Al Der Hang
Tel: +1 503 793 1000 | Fax: +1 503 793 1001 | Email: info@peterson.com | Website: www.peterson.com

10.2.e - BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 1 september 2017 14:01
Aan: 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Ter info: stukken rondetafelgesprek VVR

Dag 10.2.e,

Ter informatie. Via de onderstaande link vind je de stukken die zijn ingediend ten behoeve van het rondetafelgesprek van 7 september.

Het is behoorlijk overzichtelijk; de stukken zijn doorgaans niet langer dan twee kantjes.

https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2017A02190

We hebben dinsdag een overleg met 10. en 10.2.e over de VVR. Ik zal nog een korte notitie opstellen. Ik doe mijn best om die vanmiddag nog op te stellen, maar ik sluit niet uit dat het maandag wordt.

Groet,
10.2

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 8 september 2017 11:36
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: Rondetafelgesprek selectiviteit

Val

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 8 september 2017 11:34
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Rondetafelgesprek selectiviteit

Valt niet onder Wob verzoek

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 8 september 2017 09:35
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Rondetafelgesprek selectiviteit

Ha 10.2.e ,

Voor alle volledigheid toch nog een paar punten ter informatie over het rondetafelgesprek van gisteren.

1

1
1.
1

11.1

10.2.e

)

11.1

11.1

11
.1

Als je vragen hebt, ik ben aanwezig.

Groet,
10.2

10.2.e - BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Hearing VVR

Van: 10.2.e - DP
Verzonden: vrijdag 8 september 2017 12:05
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DP
 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Hearing VVR

Hoi 10.2.e

Zoals besproken, is het wel belangrijk om bij voorkeur 2 of 3 weken voordat de internetconsultatie online gaat bij partijen deze consultatie aan te kondigen en op de dag van consultatie zelf nogmaals dat deze online staat. En dan denk ik een document mee te mailen waarin de verschillen staan uitgelegd tov besprokene in bijeenkomst van januari. Dat nog maar eens doorspreken en goed doordenken tegen die tijd

10.

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 7 september 2017 20:14
Aan: 10.2.e - DP <10.2.e> 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DP
 10.2.e @minienm.nl 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Hearing VVR

Ter info

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

Van: 10.2. - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Datum: donderdag 07 sep. 2017 7:47 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2. - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Hearing VVR

11.1

11.1

11.1

Groet, 10.2

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 11.1 @minienm.nl>

Datum: donderdag 07 sep. 2017 12:22:54
Aan: 10.2.e - BSK eminienm.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB 10.2.e eminienm.nl>
Onderwerp: Hearing VVR

10.2

11.1

Groet,
10.2.e

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: kpmg
Bijlagen: 4920_VW-DGTL Rapportage Uitplaatsing v1.1gjh opm 10.2.3.pdf

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 30 augustus 2017 21:47
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: kpmg

10.2.e

Als er zo'n kpmg-studie ligt, moet je dat zeker betrekken. Ik had echter nog een ander rapport op het oog. Zie hierbij
gevoegd.

Mvg 10.2.

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 30 augustus 2017 15:00
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: kpmg

10.2.e

Doelde jij vanmorgen met m3 wellicht op het kpmg onderzoek irt uitplaatsing (business case / w patronen vliegen)?
Of had jij andere stukken in gedachte?

Groet,
10.2.e

Onderzoek bedrijfseconomische barrières/ prikkel van uitplaatsing van luchtverkeer

Eindrapportage

Maarssen, 12 oktober 2007

Nr.: 07/4920/GJH/MAG



Inhoudsopgave

I	SAMENVATTING	1
1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoeksopdracht	4
1.3	Toelichting op de opdracht	4
1.4	Onderzoeksactiviteiten	5
2	BESCHRIJVING VAN HET SCHIPHOL NETWERK	6
2.1	Inleiding	6
2.1.1	Luchtvaartmaatschappijen	6
2.1.2	Marktsegmenten	7
2.1.3	Vlootmix	8
2.1.4	Mate van hub gebondenheid/ongebondenheid	9
3	MARKT- EN LUCHTHAVENLOCATIEKEUZE VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Bedrijfseconomische aspecten van uitplaatsing passagiersvluchten	10
3.2.1	Introductie	10
3.2.2	Markt	10
3.2.3	Operatie en faciliteiten	12
3.2.4	Rekenvoorbeeld	13
3.2.5	Bedrijfseconomische factoren: tussen analyse en conclusies	16
3.3	Bedrijfseconomische aspecten van uitplaatsing vrachtluchten	16
4	LUCHTHAVENLOCATIEKEUZE IN NEDERLAND: VRAAGPERSPECTIEF	18
4.1	Lijst van geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen	18
4.2	Marktfactoren passagiersmaatschappijen	18
4.2.1	Verzorgingsgebied	18
4.2.2	Concurrentie van nabijgelegen luchthavens	19
4.2.3	Netwerkmogelijkheden	19
4.2.4	Concurrentie onder luchtvaartmaatschappijen	19
4.3	Marktfactoren vrachtmaatschappijen	19
4.3.1	Verzorgingsgebied	19
4.3.2	Concurrentie van nabij gelegen luchthavens	20
4.3.3	Netwerk mogelijkheden	20
4.4	Operationele/fysieke factoren passagiersmaatschappijen	20
4.4.1	Landings- en handlingkosten	20

4.4.2	Baanlengte en ILS.....	20
4.4.3	Capaciteit en openingstijden	21
4.4.4	Flexibiliteit in slots.....	21
4.4.5	Ligging en bereikbaarheid luchthaven	21
4.4.6	Fysieke splitsing van de operatie	22
4.5	Operationele/fysieke factoren vrachtmaatschappijen.....	22
4.5.1	Landings- en handling kosten	22
4.5.2	Baanlengte en ILS.....	22
4.5.3	Capaciteit en openingstijden	22
4.5.4	Ligging en bereikbaarheid luchthaven	23
4.5.5	Fysieke splitsing van de operatie	23
5	LUCHTHAVENLOCATIEKEUZE IN NEDERLAND: AANBODPERSPECTIEF	24
5.1	Marktfactoren	24
5.1.1	Catchment area	24
5.1.2	Bereikbaarheid.....	24
5.1.3	Bewustwording gebruik regionale airports	24
5.1.4	Geluidscapaciteit/Slots	25
5.1.5	Openingstijden	25
5.1.6	Afhandelingsijd passagiers en turnaround tijd	25
5.1.7	Samenvatting aanbodperspectief.....	26
6	CONCLUSIES	28
	BIJLAGE A	31
	BIJLAGE B.....	32
	BIJLAGE C.....	33
	BIJLAGE D.....	36

I Samenvatting

Doel van dit onderzoek is om een representatief inzicht te verkrijgen in de bereidheid van luchtvaartmaatschappijen om over te gaan tot uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol naar regionale luchthavens en in de bereidheid van exploitanten van regionale luchthavens om luchtverkeer te ontvangen. De onderzoeksopdracht luidde als volgt:

- A. Geef inzicht in het huidige Schiphol luchtvaartmaatschappijen netwerk.**
Inventariseer en analyseer de luchtvaartmaatschappijen en marktsegmenten, vlootmix en mate van hub gebondenheid dan wel de mate van ongebondenheid.
- B. Geef inzicht in de criteria die luchtvaartmaatschappijen hanteren bij hun luchthavenkeuze.** Doe dit in geval van netwerkuitbreiding en van substitutie en geef daarbij aan welke criteria daarbij worden gehanteerd. Zoom in op bedrijfseconomische aspecten (opbrengsten/kosten).
- C. Geef inzicht in de mogelijkheden die regionale luchthavens zien om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.** Betrek daarbij Rotterdam Airport, Lelystad, Eelde, Eindhoven, Twente en Maastricht. Inventariseer wat hun netwerkvisie en marktbenadering is en toets deze aan de hand van de resultaten uit deelopdracht B.

Het netwerk van Schiphol

In 2006 vonden in totaal 421.532 vliegtuigbewegingen plaats, uitgevoerd door 121 luchtvaartmaatschappijen. Air France/KLM heeft met ruim 50% het grootste aandeel. Transavia.com en EasyJet volgen op de tweede en derde plaats met respectievelijk 7,2% en 3,5%. De drie grote allianties met haar leden – Skyteam, StarAlliance en OneWorld – gebruiken Schiphol als een hub en nemen gezamenlijk circa 75% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen voor hun rekening. De resterende vliegtuigbewegingen worden verzorgd door niet alliantie gebonden maatschappijen en vrachtcarrers. Qua vliegtuigtype is vastgesteld dat de Boeing B-737 en de Airbus A-320 het meest (zo'n 80% van het totaal) door maatschappijen worden ingezet.

Keuzecriteria van luchtvaartmaatschappijen

Mede op basis van de uitkomsten van de afgenomen interviews met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens kan het hierna volgende worden samengevat en geconcludeerd. Het marktpotentieel is het belangrijkste keuzecriterium voor zowel passagiers- als luchtvrachtmaatschappijen. De stad Amsterdam wordt door de meeste passagiersmaatschappijen als de markt van Nederland aangemerkt. Daarnaast worden Rotterdam en in mindere mate Eindhoven als 'eigen' regionale markten beschouwd. De luchtvrachtmarkt beschouwt Schiphol als de marktplaats van Nederland. Deze markt wordt met name gevormd door de aanwezigheid van wereldwijd opererende luchtvrachtexpediteurs en het uitgebreide truckingnetwerk dat het mogelijk maakt om vracht vanuit een groot gedeelte van West Europa via Schiphol aan- en af te voeren. Secundaire luchthavens in Nederland beschikken hier niet of slechts in beperkte mate over.

De kosten - visit costs - van een luchthaven maken een relatief klein deel uit van de totale operationele kosten van een luchtvaartmaatschappij. De impact hiervan op de totale kosten is afhankelijk van het door een maatschappij gehanteerde 'business model' en lijkt het grootst voor de low cost carriers en vakantie chartermaatschappijen.

Naast deze resultaat bepalende factoren, spelen luchthaven infrastructurele en technische factoren als baanlengte en banenstelsel, Air Traffic Control, openingsuren en (geluids) capaciteit, terminals, afhandelingsdiensten en bereikbaarheid een rol in het keuzeproces. Met name de baanlengte is een belangrijk keuzecriterium. De beperkte baanlengte is voor veel maatschappijen een barrière omdat langere routes niet of met een beperkt startgewicht kunnen worden gevlogen. Bovengenoemde factoren zijn voor veel maatschappijen redenen waarom zij niet geneigd zijn om hun operatie al dan niet gedeeltelijk van Schiphol te verplaatsen.

Beperkte baanlengte, gebrek aan capaciteit – geluid en slots –, onvoldoende marktpotentieel en beperkte openingsuren kunnen als structurele (toetredings) barrières worden aangemerkt. Als uittredingsbarrières (verplaatsen van operaties van Schiphol naar regionale luchthavens) kunnen worden genoemd het marktpotentieel van Schiphol, concurrentiepositie, de aanwezige infrastructuur, openingsuren en capaciteit.

Mogelijkheden regionale luchthavens.

Rotterdam en Eindhoven worden door passagiers luchtvaartmaatschappijen gezien als luchthavens met een eigen markt. Dat wordt bevestigd door het management van deze luchthavens. Echter, de huidige regelingen met betrekking tot geluidscapaciteit en openingstijden vormen een structurele barrière voor verdere groei.

De luchthavens Maastricht en Eelde willen zich met name richten op het vrachtvervoer.

Hiertoe lijkt Maastricht voor relatieve 'stand alone' vrachtoperaties (vrachtoperaties die niet primair afhankelijk zijn van het expediteursaanbod) de beste kansen te hebben.

Met de geplande capaciteitsuitbreiding kan de luchthaven Lelystad zich in de toekomst richten op bepaalde segmenten in het passageverkeer. Een aantal maatschappijen heeft interesse getoond, zij het veelal als een additionele ontwikkeling op de huidige Schiphol operatie. Naast aanpassing van de infrastructuur op de luchthaven zelf is een goede (openbaar vervoer) verbinding met de stad Amsterdam en de rest van de Randstad van belang.

Enschede Twente Airport bevindt zich in een transitiefase van militair vliegveld naar burgerluchtvaart. Derhalve zijn de mogelijkheden van deze luchthaven op dit moment moeilijk in kaart te brengen.

Conclusies

De keuze van een luchtvaartmaatschappij voor een luchthaven is een strategische beslissing. Hierbij is het marktpotentieel leidend. Met name buitenlandse passagiers luchtvaartmaatschappijen zien Amsterdam als de markt van Nederland. In mindere mate worden de luchthavens Rotterdam en Eindhoven gezien als luchthavens met een eigen markt. Lelystad, Eelde, Enschede Twente Airport, en Maastricht hebben naar mening van de geïnterviewde partijen geen of te beperkte markt om frequente lijndiensten te onderhouden. Wel worden en kunnen deze luchthavens worden gebruikt voor vakantie charters en/of beperkte lijndiensten. Derhalve kan op dit moment geen enkele Nederlandse regionale luchthaven als een volwaardig alternatief voor Schiphol worden gezien dat - los van infrastructurele beperkingen en vanuit een commercieel oogpunt - verplaatsing van volledige operaties mogelijk maakt. Wel heeft een aantal partijen aangegeven additionele diensten vanaf deze luchthavens te overwegen, mits voldaan kan worden aan een aantal randvoorwaarden (o.a. voldoende baanlengte, geluidscapaciteit en nachtcapaciteit). Uitzondering hierop is ArkeFly die heeft aangegeven, mits aan alle voorwaarden kan worden voldaan, Lelystad als alternatief voor Schiphol te willen overwegen.

De vrachtmarkt concentreert zich op Schiphol vanwege het uitgebreide internationale expediteurs-, Full Freighter- en passagiersnetwerk. Los van het gebrek aan markt en harde infrastructuur is een duurzame ontwikkeling van vracht op regionale luchthavens in het algemeen niet reëel. Uitzondering hierop kan Maastricht Aken Airport zijn. Deze luchthaven heeft vanwege haar ligging en afhandelingsfaciliteiten thans een aantal vrachtoperaties en ziet in geval van baanverlenging kansen voor verder ontwikkeling.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het regeerakkoord van het vierde Kabinet Balkenende is aangegeven dat Amsterdam Airport Schiphol ('Schiphol') binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen door kan groeien. Tegelijkertijd worden op korte termijn de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloopluchthaven, met in achtneming van overige regionale vliegvelden. De ontwikkeling van regionale luchthavens is in een aantal andere landen in Europa (bijvoorbeeld Engeland en Duitsland) verder dan in Nederland. Enerzijds treden deze luchthavens op als concurrent, anderzijds als overloop luchthavens van een grote luchthaven.

1.2 Onderzoeksopdracht

Doel van het onderzoek is om een representatief inzicht te verkrijgen in de bereidheid van luchtvaartmaatschappijen om over te gaan tot uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol naar regionale luchthavens en in de bereidheid van exploitanten van regionale luchthavens om luchtverkeer te ontvangen. De onderzoeksopdracht luidde als volgt:

- A. Geef inzicht in het huidige Schiphol luchtvaartmaatschappijen netwerk.** Inventariseer en analyseer de luchtvaartmaatschappijen en marktsegmenten, vlootmix en mate van hub gebondenheid dan wel de mate van ongebondenheid.
- B. Geef inzicht in de criteria die luchtvaartmaatschappijen hanteren bij hun luchthavenkeuze.** Doe dit in geval van netwerkuitbreiding en van substitutie en geef daarbij aan welke criteria daarbij worden gehanteerd. Zoom in op bedrijfseconomische aspecten (opbrengsten/kosten).
- C. Geef inzicht in de mogelijkheden die regionale luchthavens zien om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.** Betrek daarbij Rotterdam Airport, Lelystad, Eelde, Eindhoven, Twente en Maastricht. Inventariseer wat hun netwerkvisie en marktbenadering is en toets deze aan de hand van de resultaten uit deelopdracht B.

Deelonderzoek A is het vertrekpunt van het onderzoek. De analyse van het netwerk van Schiphol heeft gediend om de interviewlijst van potentiële luchtvaartmaatschappijen samen te stellen. Onderdeel B heeft ons de gegevens opgeleverd die als input dienden voor onderdeel C.

1.3 Toelichting op de opdracht

Afbakening van de opdracht

Het onderzoek richt zich op eventuele ontwikkelingsmogelijkheden van de regionale luchthavens Eelde, Eindhoven, Lelystad, Maastricht, Rotterdam en Enschede Twente Airport om als overloopluchthaven voor Schiphol te kunnen fungeren. Dit geldt met name voor Lelystad, dat meer en meer genoemd wordt als een toekomstig alternatief voor Schiphol.

In het onderzoek is uitgegaan dat deze luchthavens zijn aangepast conform de betreffende en huidige PKB¹ voorstellen.

Om inzichtelijk te maken wat de ontwikkelingskansen van deze luchthavens zijn, is met name gekeken vanuit het perspectief van een luchtvaartmaatschappij. Wat voor barrières zijn er en welke economische prikkels zijn nodig of mogelijk waardoor luchtvaartmaatschappijen hun operatie op Schiphol zouden willen verplaatsen – geheel of gedeeltelijk – naar een regionale luchthaven in Nederland. Tevens is onderzocht de bereidheid van exploitanten van regionale luchthavens om additioneel luchtverkeer te ontvangen. De selectie van de tien geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen is op basis van het huidige Schiphol netwerk (2006) vastgesteld aan de hand van enkele criteria².

1.4 Onderzoeksactiviteiten

Het onderzoeksteam heeft een aantal activiteiten uitgevoerd om de benodigde gegevens boven water te krijgen. Deze activiteiten waren de hierna volgende.

Deskresearch

Wij zijn het onderzoek begonnen met deskresearch. Het doel van de deskresearch was om een inventarisatie te maken van de relevante en beschikbare informatie.

Interviews

Er zijn gedurende het onderzoek elf interviews bij luchtvaartmaatschappijen afgenomen. Vier interviews zijn telefonisch afgenomen, bij de overige zeven heeft het interview op het kantoor van de maatschappij plaatsgevonden. De gegevens uit deze interviews vormen de basis van het onderzoek. Nadat de bevindingen uit de interviews met luchtvaartmaatschappijen waren uitgewerkt, hebben wij deze voorgelegd aan het management van de regionale luchthavens. Deze luchthavens zijn ter plekke bezocht, met uitzondering van Enschede Twente Airport.

Raadplegen van experts

Gedurende het onderzoek hebben wij een aantal malen een tweetal experts geraadpleegd.

Analyse

De laatste stap in het proces voor het trekken van de conclusies betrof de analyse. De bevindingen uit de vorige activiteiten hebben wij geanalyseerd en zodanig opgezet om tot conclusies te kunnen komen.

Rapportage

De laatste activiteit van het onderzoek betrof het schrijven van dit rapport. Conceptrapporten zijn besproken met de begeleidingsgroep waarin functionarissen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart, deelnamen. De relevante op - en aanmerkingen die deze begeleidingsgroep heeft gemaakt, zijn in deze eindrapportage verwerkt.

¹ PKB: Planologische Kern Beslissing

² Zie hoofdstuk 3.2

2 Beschrijving van het Schiphol Network

2.1 Inleiding

Op basis van de door Schiphol Group verschaftte gegevens is het netwerk 2006 in kaart gebracht. Het netwerk is geanalyseerd op de hierna volgende aspecten:

- Luchtvaartmaatschappijen
- Marktsegmenten
- Vlootmix
- Mate van hub gebondenheid/ongebondenheid

2.1.1 Luchtvaartmaatschappijen

In 2006 vonden in totaal 421.532 vliegbewegingen plaats uitgevoerd door 121 luchtvaartmaatschappijen. KLM (exclusief Air France) is verreweg de grootste carrier met ruim 48% van alle bewegingen. Als hier de bewegingen van Air France worden bijgeteld, komt dit op ruim 50% van het totaal. Transavia.com en EasyJet volgen op de tweede en derde plaats met respectievelijk 7,2% en 3,5% van het aantal bewegingen. De top tien van de carriers qua aantal vliegtuigbewegingen - 73% - ziet er als volgt uit:

Maatschappij	Aantal bewegingen (2006)	Percentage van het totaal
1. KLM	203.301	48,2%
2. Transavia.com	30.375	7,2%
3. EasyJet	14.832	3,5%
4. Martinair	12.052	2,9%
5. Lufthansa	11.442	2,7%
6. British Airways	8.980	2,1%
7. Air France	8.528	2,0%
8. Northwest Airlines	7.676	1,8%
9. SAS	5.910	1,4%
10. BMI (exclusief BMI Baby)	5.416	1,3%

Bron: Schiphol Group Statistical Annual Review 2006

Transavia.com heeft de grootste groei doorgemaakt met 24% over de afgelopen 2 jaar. British Airways, EasyJet en SAS daarentegen zijn gedaald in vliegbewegingen met 12% tot 20% over de afgelopen twee jaar. KLM, Martinair, Lufthansa en Northwest Airlines zijn gegroeid met 3% tot 7%.

Martinair heeft onlangs besloten om haar Europese passagiersvluchten te beëindigen. De vrachtluchten en de intercontinentale passagiers vluchten zullen worden gecontinueerd. Thans vinden er onderhandelingen plaats die moeten leiden tot een volledige overname van Martinair door Air France/KLM.

2.1.2 Marktsegmenten

Schiphol maakt onderscheid in zes marktsegmenten³, te weten:

- Hub Carriers
- Low Cost Carriers
- Europese Carriers
- Intercontinentale Carriers (ICA)
- Leisure Carriers
- Full Freighter Carriers

Hieronder volgen de definities van de verschillende segmenten.

Hub Carriers

Het segment hub carriers bestaat uit Air France/KLM, inclusief Skyteam-members en inclusief partnermaatschappijen die op route en/of netwerk samenwerken met KLM vanaf de locatie Schiphol. De carriers van Skyteam⁴ maken ruim de helft uit van het totaal aantal bewegingen.

Low Cost Carriers

Low Cost Carriers (LCC's) zijn lijndienstmaatschappijen met een focus op 'point-to-point' vervoer. Kenmerken van deze maatschappijen zijn dat zij tegen een laag tarief een 'no frills' product aanbieden, een snel en efficiënt afhandelingsconcept hanteren en korte 'turn around' tijden realiseren. Er bestaan verschillende LCC business modellen, die onderling kunnen afwijken op bijvoorbeeld luchthavenkeuze, bestemmingen, en doelgroep. Het totale LCC segment vertegenwoordigt zo'n 10% van de vliegbewegingen op Schiphol. Voorbeelden van de LCC's zijn EasyJet en Air Berlin. In het algemeen (met uitzondering van EasyJet) vertoont deze groep een piek in de zomer.

Europese Carriers

De Europese carriers bestaan uit alle overige Europese lijndienstmaatschappijen (geen partner van Air France/KLM en geen LCC's) die niet specifiek op vakantiebestemmingen vliegen. Voorbeelden hiervan zijn British Airways, Iberia, Air Baltic, Turkish Airlines. Een deel van deze maatschappijen maakt wel 'gebruik' van de hub functie van Schiphol omdat ze deel uitmaken van een andere alliantie. Dit segment is naar inschatting samen goed voor circa 15%⁵ van de bewegingen en zijn relatief constant gedurende het jaar.

Inter Continentale Carriers (ICA)

Het vierde segment, ICA, bestaat uit intercontinentale lijndienstmaatschappijen (geen partner van Air France/KLM) die zich richten op de grote luchthavens. Voorbeelden zijn Singapore Airlines, Cathay Pacific en Japan Airlines. Ook zij maken gebruik van de hubfunctie - aanbod transfer en 'origin and destination' passagiers op zogenaamde 'door' routes (bijvoorbeeld op de route Singapore, Amsterdam en New York) - van Schiphol. Slechts een marginaal deel van

³ Bron: Schiphol Group

⁴ Leden Skyteam: KLM, Air France, Northwest Airlines, Alitalia, Continental, Czech Airlines, Delta Airlines, Aeroflot, Korean Air. Skyteam partner maatschappijen: Aer Lingus, Malev, Eur.Air Express, FlyLAL, Meridiana, China Southern, Ukraine, Malaysia Airlines, Kenya Airways, Portugalia, Cyprus Airways, Maersk Air en Lithuanian

⁵ Bron: expertise en inschatting Districon Management Consultants

de bewegingen valt onder deze categorie. Ook dit segment vertoont geen echt seizoenspatroon.

Leisure Carriers

Leisure carriers, chartermaatschappijen (bijvoorbeeld Martinair, Transavia) en lijndienstmaatschappijen met overwegend niet-zaken reizigers die op vakantiebestemmingen vliegen (bijvoorbeeld Royal Air Maroc, Tunis Air) vertegenwoordigen circa 10%⁶ van het totaal. In dit segment is een sterk seizoenspatroon te zien met een toename aan frequenties in de zomerperiode.

Full Freighter Carriers

Tot slot zijn er de full freighters waaronder alle vrachtluchten vallen van maatschappijen uit alle bovenstaande segmenten en van maatschappijen die volledig gericht zijn op het vervoer van vracht (bijvoorbeeld Das Air, Emirates). Full Freighters vliegen vrijwel uitsluitend op intercontinentale routes en worden grotendeels uitgevoerd met categorie D en E type vliegtuigen⁷. Een groot deel van deze maatschappijen richt zich op de zogenaamde expediteurs markt van Schiphol. Expediteurs zijn internationale organisaties met een wereldwijd netwerk die ten behoeve van de verladers gebruik maken van de capaciteit die de Full Freighter maatschappijen aanbieden. Het aandeel Full Freighter bewegingen op Schiphol is groter dan het aandeel ICA bewegingen, maar blijft onder de 5%⁸.

2.1.3 Vlootmix

De Boeing B-737 serie vertegenwoordigt verreweg de meeste vliegbewegingen op Schiphol: ruim 37%. De Fokker F-70 en de Airbus A-320 volgen op de tweede en derde plek met respectievelijk 10% en 7%. Samen worden deze drie typen vliegtuigen ingezet voor ruim de helft van alle vluchten van en naar Schiphol in 2006. De Fokker F-70 wordt vrijwel alleen door KLM gebruikt, terwijl de Boeing B-737 en de Airbus A-320 door een groot aantal carriers wordt ingezet. Alle drie de vliegtuigen vallen in de ICAO categorie C. Op basis van de ICAO indeling ziet het gebruik voor Schiphol in 2006 er als volgt uit:

ICAO Categorie	Type vliegtuigen (vb)	Benadering percentage bewegingen
A	Piper 31NA	Nihil
B	EMB145, Dornier	<5%
C	B-737, A-320	75 – 80%
D	B-767, B-757, A-300	5-10%
E	B-747, B-777, A-340	10%
F	Antonov 124, (A-380)	Nihil
Totaal		

Uit bovenstaande tabel volgt dat er voornamelijk gevlogen wordt met ICAO categorie C vliegtuigen. ICAO categorie E- en D vliegtuigen volgen op de tweede en derde plek.

⁶ Bron: expertise en inschatting Districon Management Consultants

⁷ Zie tabel onder hoofdstuk 2.1.3

⁸ Bron: expertise en inschatting Districon Management Consultants

2.1.4 Mate van hub gebondenheid/ongebondenheid

De drie belangrijkste allianties die Schiphol als één van hun hub's gebruiken zijn Skyteam, StarAlliance⁹ en OneWorld. Het aantal vliegbewegingen dat in 2006 is uitgevoerd door de (volwaardige) leden van het Skyteam is ruim 200.000, wat gelijk staat aan meer dan 50% van het totaal.

De tweede grootste alliantie die op Schiphol vliegt, is de StarAlliance. Samen zijn zij verantwoordelijk voor ongeveer 10%¹⁰ van het totaal aantal vliegbewegingen. Ook hier zijn de geassocieerde leden buiten beschouwing gelaten.

Tot slot is er de OneWorld¹¹ alliantie, welke ongeveer 5%¹² van vliegbewegingen op Schiphol voor haar rekening neemt.

De drie allianties (exclusief de geassocieerde luchtvaartmaatschappijen) verzorgden samen zo'n 65-70% van alle vliegbewegingen op Schiphol in 2006. De luchtvaartmaatschappijen die hieronder vallen zijn allemaal gebonden aan de hub functie van Schiphol. Naast de bewegingen van deze volwaardige alliantie-leden zijn er nog de vliegtuigbewegingen van geassocieerde leden. Deze maatschappijen mogen dan (nog) geen volwaardig lid zijn van een alliantie, maar het is redelijk te veronderstellen dat ook deze maatschappijen alliantie-strategische banden hebben met Schiphol. Voor Skyteam gaat het om enkele additionele procenten van de vliegtuigbewegingen. Van de andere allianties zijn deze percentages niet bekend, maar aangenomen wordt dat het een beperkt aandeel zal zijn omdat Schiphol een Skyteam hub is. Om die reden wordt het percentage alliantie-gebonden luchtverkeer op Schiphol vastgesteld op ruim 70%.

De resterende (kleine) 30% van de vliegtuigenbewegingen wordt verzorgd door ongebonden passagiers maatschappijen en full freighters. De verhouding tussen deze twee is ongeveer 5/6 (passagiers) – 1/6 (full freighters). De ongebonden passagiers-maatschappijen zijn voor hun passagiersvervoer in beginsel niet afhankelijk van de netwerken van de allianties.

⁹ Leden van de StarAlliance zijn: Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, BMI, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International Airlines, TAP Portugal, Thai Airways, United Airlines, US Airways, Varig

¹⁰ Bron: expertise en inschatting Districon Management Consultants

¹¹ American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN.com, Malev, Qantas, Royal Jordanian

¹² Bron: expertise en inschatting Districon Management Consultants

3 Markt- en luchthavenlocatiekeuze van luchtvaartmaatschappijen

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de criteria die luchtvaartmaatschappijen hanteren bij hun luchthavenkeuze. Alvorens in te gaan op de keuzecriteria vanuit het perspectief van de geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen, gaan we in dit hoofdstuk in op de algemene bedrijfseconomische aspecten. De informatiebronnen die zijn gebruikt in dit hoofdstuk worden genoemd in de voetnoten.

3.2 Bedrijfseconomische aspecten van uitplaatsing passagiersvluchten

3.2.1 *Introductie*

Routeontwikkeling of planning is voor commerciële luchtvaartmaatschappijen een strategische activiteit. Op de korte termijn gaat het bij routeplanning om maximale inzet en benutting van de bestaande bedrijfsmiddelen (vliegtuigen, personeel) door optimalisatie van frequenties en het netwerk. Op de middellange termijn ligt de focus op het ontwikkelen van nieuwe routes, al dan niet met bestaande bedrijfsmiddelen. Op lange termijn richt routeplanning zich op het ontwikkelen van nieuwe markten in combinatie met uitbreiding van additionele bedrijfsmiddelen. De markt - opbrengst potentieel - is het primaire uitgangspunt voor een commerciële luchtvaartmaatschappij. Vervolgens zijn bedrijfseconomische motieven - kosten van de operatie - bepalend voor de uiteindelijke yield op een bepaalde route.

Hieronder wordt verder ingegaan op de bedrijfseconomische overwegingen van luchtvaartmaatschappijen bij het ontwikkelen van routes en keuze van luchthavens. Allereerst zal worden ingegaan op de factor die bepalend is voor de opbrengsten, namelijk de markt. Vervolgens gaan we in op de kosten, namelijk de operationele- en fysieke factoren.

3.2.2 *Markt*

Van primair belang is het succes dat kan worden gerealiseerd door het bedienen van een markt (onderhouden van een route middels vluchten op een bepaalde luchthaven met een bepaalde frequentie en stoelcapaciteit); dit is immers bepalend voor de opbrengsten. In beginsel zijn voor het ontwikkelen of onderhouden van een route de volgende factoren voor een luchtvaartmaatschappij bepalend voor het opbrengstpotentieel (omvang en prijs) van een markt:

1. Een verzorgingsgebied ('catchment area') van voldoende grootte.
2. De aanwezigheid van inherente vraagstimulansen.
3. Een renderend tariefniveau, mogelijk door gebrek aan capaciteit en/of onvoldoende marktwerking.
4. Aanwezigheid van aansluitende dienstregelingen (aanvullend netwerk).
5. De mogelijkheid voor het verkrijgen van 'sponsoring' in geval van ontwikkelen van een nieuwe route: gezamenlijk met luchthaven of bijvoorbeeld lokale toeristische organisaties promoten van een verbinding.

Ad 1) .

Er bestaan geen algemeen geldende maatstaven voor het definiëren van een verzorgingsgebied in termen van (geografische) grootte. Dit hangt namelijk af van het bedrijfsmodel van een luchtvaartmaatschappij; 'Low Cost Carriers' hebben in het algemeen geografisch gezien een groter verzorgingsgebied omdat hun passagiers bereid zijn om voor lage tarieven een grotere afstand af te leggen. In de Verenigde Staten richt Southwest Airlines zich bijvoorbeeld op gebieden met een populatie van 2 miljoen inwoners, in Europa daarentegen hanteert British Midland Regional de stelregel dat een markt op jaarbasis 45 duizend passagiers moet kunnen generen. In beginsel kan wel worden aangenomen dat voor luchtvaartmaatschappijen stedelijke gebieden in eerste instantie aantrekkelijk zijn gezien de beschikbaarheid van een grote populatie voor zowel de zakelijke als de leisure markt.

Ad 2)

Hieronder wordt verstaan alle factoren en marktkarakteristieken die de vraag naar luchttransport in positieve – en op structurele wijze – beïnvloeden. Hierbij moet worden gedacht aan de aanwezigheid van een toeristenindustrie, internationaal zakencentrum, industriële activiteiten, expatriate werkers of andere migrantengroepen en kenniscentra van internationale allure. Dit zijn namelijk de factoren die een gunstige invloed hebben op:

- of mensen in het verzorgingsgebied vliegen;
- hoe vaak ze vliegen (zogenaamde 'propensity to fly');
- luchtvrachtpotentieel.

Hoe meer van dergelijke factoren aanwezig zijn in een markt, hoe sterker de markt voor een luchtvaartmaatschappij.

Ad 3)

Het te behalen tariefsniveau - financiële draagkracht van de markt - is basis om voldoende opbrengst per stoel te genereren. In een ideale situatie is de vraag relatief inelastisch en het tariefsniveau hoog want dit leidt tot een hoge bezettingsgraad met een hoge opbrengst per stoel. In een meer elastische markt waar sprake is van een hoog tariefsniveau kan een luchtvaartmaatschappij de afruil maken tussen een relatief lage bezettingsgraad met hoge opbrengst per stoel (en daarmee voldoende opbrengst per vlucht) of een hoge bezettingsgraad realiseren door het bieden van lagere tarieven. Een markt die wordt gekenmerkt door capaciteitsgebrek en/of onvoldoende marktwerking kan vanuit een opbrengsthoogtepunt als een aantrekkelijke markt worden beschouwd.

Ad 4)

Een individuele luchtvaartmaatschappij is om verschillende redenen (reikwijdte van vliegtuigen, beschikbaarheid van landingsrechten, beperkte vloot et cetera) gelimiteerd in het aantal (directe) routes/bestemmingen dat het kan onderhouden. Al sinds het ontstaan van de luchtvaart bestaat het fenomeen dat de aankomst van een passagiersvlucht en/of vracht vraag genereert voor een andere vlucht (transferverkeer). Eind jaren tachtig van de vorige eeuw zijn wereldwijd luchtvaartmaatschappijen gaan samenwerken, om door middel van het afstemmen van netwerken meer passagiers- en vrachtvolume te genereren door alliantievorming en gebruik te maken van het 'hub-en-spoke' model. Dit concept is ver doorgevoerd en de luchtvaartmaatschappijen die onderdeel zijn van een alliantie zijn in sterke mate afhankelijk van deze 'vervoersimpulsen'. Voor deze maatschappijen is het van cruciaal belang te opereren op luchthavens waar hun alliantiepartners actief zijn. Dit geldt niet – of althans in veel mindere mate – voor 'onafhankelijke' dan wel 'stand alone' opererende luchtvaartmaatschappijen. Dergelijke maatschappijen (bijvoorbeeld 'Low Cost Carriers' en chartermaatschappijen) richten zich niet primair op transferverkeer, zijn geen onderdeel van allianties en behoeven bij hun luchthavenkeuze hiermee in feite geen rekening te houden. Wel blijft ook voor deze maatschappijen het marktpotentieel van primair belang.

Ad 5)

In sommige markten zijn luchthavens in samenwerking met bijvoorbeeld het lokale bedrijfsleven of de toeristenindustrie bereid om tijdelijke opstartpremies (in de vorm van kortingen op faciliteiten of havengelden, sponsoring van marketingactiviteiten of soms onder voorwaarden bijdragen aan de exploitatie) te verlenen.

3.2.3 Operatie en faciliteiten

Naast de hierboven genoemde opbrengstbepalende marktfactoren spelen in tweede instantie luchthaventechnische- en kostenfactoren een rol in het evaluatieproces van een luchtvaartmaatschappij:

- Baanlengte die qua alle aspecten in overeenstemming is met het type vliegtuig en te onderhouden route.
- Air Traffic Control voorzieningen (zoals ILS precisie instrumenten), nachtverlichting, openingsuren en weersomstandigheden die de operaties zo min mogelijk limiteren.
- Kwaliteit en kwantiteit van luchtzijdige capaciteit (landingsbanen, taxibanen, vliegtuigopstelplaatsen) die punctualiteit en snelle omdraaitijden mogelijk maakt en landzijdige capaciteit (terminal, parkeren, bereikbaarheid) die in overeenstemming is met het product dat de luchtvaartmaatschappij biedt.
- Aanwezigheid van voldoende niveau van calamiteitenbestrijding.
- Voldoende aanbod van afhandelingdiensten (grondaafhandeling, bagageafhandeling, vrachtafhandeling, brandstof, 'de-icing') tegen marktconforme tarieven.
- Lage kosten voor operationele faciliteiten (balieruimte, kantoorruimte).
- Lage luchthaventarieven (landingsgelden, vliegtuigparkeergelden, heffingen, ATC, security, noise et cetera).

Bovenstaande factoren zijn bepalend voor de operationele luchthavengerelateerde kosten (zogenaamde 'visit cost').

Zo dragen voldoende capaciteit en gunstige voorzieningen allereerst bij aan korte omdraaitijden en daarmee kostenefficiënt gebruik van vliegtuigcapaciteit (hoge utilisatiegraad betekent een lagere kostenallocatie per vlucht), maar bijvoorbeeld ook aan het minimaliseren van vertragingskosten. Daarnaast is een deel van deze factoren bepalend voor directe operationele kosten (afhandelingskosten, de kosten van de eigen operatie op een luchthaven, luchthavengelden).

Een deel van de operationele kosten zijn kosten per vlucht en dus variabel. De kosten van de eigen operatie van een luchtvaartmaatschappij op een luchthaven worden als vaste kosten beschouwd. Hierbij gaat het om het gehele 'apparaat' dat een luchtvaartmaatschappij heeft moeten ontwikkelen om de operatie te faciliteren: de huur van balies en operationele ruimten (waarvoor de huur of lease vaak voor langere periode is afgesloten, het eigen personeel dat afhankelijk van het geldende arbeidsrecht als vaste kosten moeten worden beschouwd, aangeschafte apparatuur et cetera). Als het gaat om luchthavenkeuze, zorgen deze 'vaste' kosten voor de volgende bedrijfseconomische overwegingen:

- Bij het openen van een route vormen deze kosten de 'opstart' kosten en vormen een belangrijk deel van de kosten-batenanalyse die ten grondslag ligt aan een nieuwe route (en zoals aan de opbrengstenkant bovengenoemde sponsoring een rol speelt, kan het zijn dat een luchtvaartmaatschappij tijdelijke 'subsidie' ontvangt voor deze opstartkosten).
- Een luchtvaartmaatschappij heeft de neiging om zoveel mogelijk activiteiten te concentreren op één luchthaven (om zodoende maximale schaalvoordelen te realiseren en kostenduplicatie te voorkomen).
- Op korte termijn vormen deze vaste kosten voor een luchtvaartmaatschappij een drempel voor het wisselen van luchthaven, gezien de kosten die daaraan verbonden zijn.

3.2.4 Rekenvoorbeeld

In onderstaande kwantitatieve analyse worden de hierboven geschetste overwegingen die luchtvaartmaatschappijen hebben bij route- en luchthavenplanning, en met name het belang van marktoverwegingen versus luchthavengerelateerde kosten, geïllustreerd. De analyse is eenvoudig gehouden met een minimum aan absolute cijfers; getracht is met name het mechanisme van bedrijfseconomische overwegingen en verhoudingen inzichtelijk te maken.

Startpunt zijn de vliegtuiggerelateerde kosten per blokkuur (ofwel gebruikskosten) voor het ICAO categorie C-type (circa 140 stoelen) – dit is het type vliegtuig dat het meest wordt gebruikt door de maatschappijen die kandidaten zijn om meer gebruik te maken van regionale luchthavens. In de kostenopstelling wordt onderscheid gemaakt tussen traditionele maatschappijen en LCC's. Het betreft data van 2007 en is van Amerikaanse origine¹³. Echter, de aanname is dat met name de verhoudingen niet sterk afwijken van de Europese situatie.

¹³ Bron: CoPilot, database Innova Aviation Consulting, 2007 (www.i-aviation.com)

Op basis van de absolute cijfers zijn de (procentuele) verhoudingen tussen directe en indirecte blokuurkosten en traditionele en LCC's als volgt:

Blokuurkosten	Traditioneel	LCC
Directe blokuurkosten	39	37
Indirecte blokuurkosten	61	23
Totaal	100	60

Uit de tabel spreekt duidelijk het lagere kostenniveau van de LCC's. Dit is met name het gevolg van lagere indirecte uren (toerekening van met name overheadkosten); logischerwijze is de directe kostenbasis (brandstof, bemanning, luchthavengerelateerde kosten) niet significant anders voor traditionele maatschappijen en LCC's. Het totaal van de directe en indirecte blokuren is gelijk aan de operationele kosten van een luchtvaartmaatschappij. Gemiddeld bedraagt de operationele marge van luchtvaartmaatschappijen 3,3%¹⁴. Omdat de luchtvaartindustrie een zeer competitieve industrie is en traditionele luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen jaren ook hun ticketprijzen hebben moeten verlagen, is het aannemelijk dat er verschillen zijn tussen de operationele marges. Voor dit rekenvoorbeeld wordt aangenomen dat de operationele marge voor traditionele maatschappijen 2% bedraagt en voor LCC's 5%. Stel dat een traditionele maatschappij en een LCC in een gegeven jaar maar één heenvlucht (met 100% bezettingsgraad) van één (blok)uur uitvoert naar dezelfde bestemming. Uitgaande daarvan is bovenstaande tabel dan als volgt uit te breiden:

Blokuurkosten	Traditioneel	LCC
Directe blokuurkosten	39	37
Indirecte blokuurkosten	61	23
Operationele kosten	100	60
Totale opbrengsten	102	63
Operationele marge	2%	5%
Operationele winst	2	3

Het verschil in opbrengsten weerspiegelt de lagere ticketprijs van de LCC, die desondanks een beter bedrijfsresultaat heeft. Overigens zijn luchthavengerelateerde passagiersvergoedingen ('heffingen') buiten beschouwing gelaten, omdat deze voor beide maatschappijen (per passagier) hetzelfde zijn maar vooral omdat deze worden geïnd door de maatschappij en vervolgens afgedragen.

De luchthavengerelateerde kosten (landingsgelden, passagiersvervoer, naderingsverlichting et cetera) ofwel 'airport charges' bedragen zo'n 4% van de totale operationele kosten van een luchtvaartmaatschappij (zie ook hierboven). Er zijn geen data beschikbaar die aangeven hoe dit percentage eventueel verschilt tussen traditionele maatschappijen en LCC's, maar gezien het feit dat wordt aangegeven dat dit percentage al sinds lange tijd stabiel is, is aan te nemen dat het met name gebaseerd is op de kostenstructuur van traditionele maatschappijen. In voorliggend voorbeeld zijn deze kosten dan 4 en vormen 4% (namelijk 4 van 100) van de totale bedrijfskosten van de traditionele maatschappij en 6,7% (namelijk 4 van 60) van de totale bedrijfskosten van de LCC's.

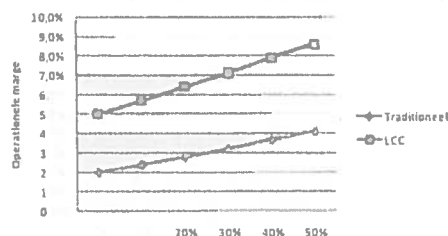
¹⁴ 2007 projectie in IATA CEO brief december 2006 (www.iata.org)

In het kader van deze studie is het interessant om te analyseren wat het effect op de operationele marge en het bedrijfsresultaat is van:

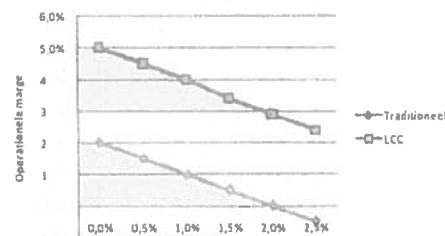
- verlaging van de luchthavengerelateerde kosten (bijvoorbeeld omdat er een alternatieve aanvlieghaven beschikbaar komt maar met lagere tarieven) en
- verlaging van de bezettingsgraad (bijvoorbeeld omdat de alternatieve aanvlieghaven minder aantrekkelijk is voor passagiers en kiezen voor een concurrent die op de oorspronkelijke luchthaven blijft vliegen).

In de onderstaande figuren zijn de effecten op operationele marge en bedrijfsresultaat weergegeven voor verschillende 'kortingspercentages' op luchthaventarieven en verschillende 'verliespercentages' op omzet:

Effect lagere luchthavenkosten op operationele marge



Effect omzetverlies op operationele marge



De linker figuur illustreert dat directe luchthavenkosten drastisch moeten dalen om te leiden tot operationele margeverbetering (op deze denkbeeldige route). Gezien het feit dat deze kosten een groter aandeel vormen voor de LCC, is deze veel gevoeliger voor verlaging van luchthavenkosten. Dit is in lijn met wat door de verschillende maatschappijen hebben aangegeven in de interviews. De rechter figuur laat echter zien dat minimale daling van omzet als gevolg van een lagere bezettingsgraad een veel directer effect heeft op de operationele marge (op deze denkbeeldige route). Vooral traditionele luchtvaartmaatschappijen met hun bescheiden operationele marge zijn kwetsbaar.

Met behulp van bovenstaand rekenvoorbeeld is getracht duidelijk te maken dat als het gaat om routeplanning en ontwikkeling en bijbehorende luchthavenkeuze, de bedrijfseconomische realiteit dicteert dat luchtvaartmaatschappijen hun focus primair op opbrengstenkant hebben. Overwegingen met betrekking tot bezettingsgraad en omzet prevaleren, alle andere zijn volgend. Lagere luchthavenkosten kunnen een prikkel vormen voor een maatschappij om te kiezen voor een alternatieve aanvlieghaven in een markt, maar het verschil moet beduidend zijn, vooral als de inschatting is dat er risico van omzetverlies aan verbonden is (passagiers die voor de concurrent kiezen die op dezelfde luchthaven blijft, verlies van overstappende passagiers et cetera). Daarnaast illustreert dit rekenvoorbeeld het verschil tussen traditionele maatschappijen en LCC's in dit verband. Voor traditionele maatschappijen levert verlaging van luchthavenkosten minder op aan de kostenkant, terwijl ze aan de opbrengstenkant veel kwetsbaarder zijn. Voor LCC's is dit anders; uitgaande van een betere marge is het risico aan de opbrengstenkant minder terwijl aan de kostenkant verlaging van luchthavenkosten een grotere bijdrage levert aan resultaatverbetering.

3.2.5 Bedrijfseconomische factoren: tussen analyse en conclusies

Resumerend spelen bij de keuze voor het openen en onderhouden van vluchten op een luchthaven zowel factoren mee die de opbrengsten bepalen als factoren die de (luchthavengerelateerde) kosten bepalen. Het is echter belangrijk op te merken dat in deze keuze de nadruk veel zwaarder ligt op de opbrengstenkant.

De verklaring hiervoor is dat de kostenposten die tezamen de 'visit cost' bepalen in principe maar een klein aandeel vormen van de totale kosten (kosten van vliegtuigcapaciteit, brandstof, vliegend personeel). Dit aandeel wordt in het algemeen geraamd op circa 4%¹⁵. Weliswaar kan worden aangenomen dat dit voor prijsgevoelige LCC's 15-20% kan zijn, maar nog steeds is dit een relatief beperkt aandeel te noemen. Daarmee is voor wat betreft directe kostenoverwegingen de luchthavenkeuze in een markt eigenlijk van secundair belang voor een luchtvaartmaatschappij (daarbij opmerkend dat dit secundaire belang voor de ene maatschappij belangrijker is dan voor de andere maatschappij, gegeven het bedrijfsmodel). Verder is het zo dat vanuit bedrijfseconomisch kostenoogpunt naast de directe luchthavengerelateerde kosten de te behalen kostenefficiëncy van vliegtuigcapaciteit op een luchthaven (aantal 'slagen' dat een vliegtuig kan maken op een dag) veel belangrijker zijn.

De doorslaggevende beslissingen worden door een luchtvaartmaatschappij echter gemaakt op basis van de markt(opbrengsten). Daar ligt dan ook de kern van de bedrijfseconomische analyse. Met andere woorden, een luchtvaartmaatschappij kijkt in de eerste plaats naar markten en zoekt daar vervolgens een luchthaven bij die passend is voor de operatie (in termen van kosten, capaciteit en passagiersbeleving). Alleen bij zeer agressieve prijsvechters – Ryanair – kan het in enkele markten meer in balans en soms zelfs bijna omgekeerd zijn: een primaire keuze voor een zeer goedkope luchthaven waar omheen een markt wordt ontwikkeld.

3.3 Bedrijfseconomische aspecten van uitplaatsing vrachtluchten

Ook voor vrachtluchten geldt dat de markt het primaire criterium is voor de keuze van een luchthaven. Evenwel kan hier een grove tweedeling worden gemaakt. In de vracht wordt een zogenaamde tweedeling gemaakt tussen general cargo carriers en integrators. General cargo carriers richten zich op de expediteursmarkt. Expediteurs zijn veelal wereldwijd opererende organisaties die goederen namens verladers bij general cargo luchtvaartmaatschappijen ten vervoer aanbieden. Met andere woorden, de expediteur koopt capaciteit in bij de general cargo carrier voor het transport door de lucht. Voor de expediteur is de keuze voor een luchthaven eveneens een primaire markt keuze. Hierbij speelt naast de markt(vrachtaanbod), het vrachtnetwerk – gevormd door de general cargo carriers - en de aangeboden capaciteit een doorslaggevende rol. Zoals wij hebben gezien speelt voor passagierscarriers met name de lokale markt een belangrijke rol. Voor vracht geldt dit veel minder. Het zogenaamde catchment area van Schiphol strekt zich uit van Scandinavië tot Noord Italië en Noord Spanje. Dit 'bereik' is mogelijk door een uitgebreid truckingnetwerk van en naar Schiphol. Geïnterviewde vrachtpartijen¹⁶ hebben aangegeven dat het ontbreken van een expediteurs- en truckingnetwerk op secundaire luchthavens als een structurele barrière wordt beschouwd. Zowel Emirates als Polar Air Cargo hebben aangegeven ervaring te hebben gehad met secundaire luchthavens.

¹⁵ Bron: "Building for the Future", Airports Council International, April 2005

¹⁶ Emirates Skycargo, KLM Cargo en Polar Air Cargo

Uiteindelijk bleek dat de extra kosten die moesten worden gemaakt voor de distributie niet opwogen tegenover de goedkopere 'visit' kosten op deze luchthavens. Daarnaast geldt eveneens dat de vaak te geringe baanlengte op deze luchthavens een druk legt op de winstgevendheid van de operatie.

Voor een tweetal categorieën geldt het gemis van een expediteursnetwerk als een minder doorslaggevende rol. Zogenaamde integrators als TNT, FedEx en UPS voeren het gehele transport in eigen regie en veelal uit met eigen middelen. Echter, deze operaties worden in de nacht uitgevoerd en vragen om een substantiële nachtcapaciteit op luchthavens. Geen enkele luchthaven in Nederland kan deze benodigde capaciteit aanbieden. Daarnaast maken deze integrators additioneel gebruik van het netwerk van general cargo carriers.

Een andere categorie die minder afhankelijk is van het expediteursnetwerk, zijn zogenaamde ad hoc chartervluchten. Deze extra vluchten kunnen bestaan uit zogenaamde volle ladingen voor een klant en kunnen eventueel uitgevoerd worden op een secundaire luchthaven (mits voldaan kan worden aan de eisen van fysieke infrastructuur). Gezien het ad hoc karakter dragen deze vluchten niet bij aan een structurele ontwikkeling van vracht op een luchthaven. Als uitzondering op voorgaande kunnen structurele 'volle' vluchten ten behoeve van een klant worden beschouwd. Voorbeeld hiervan is de bloemenvluchten van Cargolux op Maastricht. De lading van deze vluchten heeft de bloemenveiling van Aalsmeer als eindbestemming. Door onder meer een snelle en prijsconcurrerende afhandeling op deze luchthaven kunnen de extra truckingkosten naar Aalsmeer wel worden gedekt.

4 Luchthavenlocatiekeuze in Nederland: vraagperspectief

4.1 Lijst van geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen

Op grond van de in bijlage c beschreven criteria zijn de volgende maatschappijen geselecteerd en geïnterviewd:

Passagier carriers

EasyJet	LCC die (ook) grote luchthavens bedient (LCC)
transavia.com	LCC/Leisure maatschappij, die zowel vanuit grote als regionale luchthavens opereert (LCC)
ArkeFly	Nederlandse leisure maatschappij met een hoog en seizoensgebonden volume, aangestuurd door een touroperator (Leisure Carrier)
Onur Air	Turkse leisure maatschappij met een hoog en seizoensgebonden volume, die de regie over de vluchten in eigen beheer heeft (Leisure Carrier)
VLM	Belgische lijndienstmaatschappij die zich richt op regionaal niche vervoer / hogere segment zakenverkeer (Europese Carrier)
British Midlands	Britse lijndienstmaatschappij, lid van de Star Alliance (Europese Carrier)
Egypt Air	Egyptische lijndienstmaatschappij (ICA)
United Airlines	Amerikaanse lijndienstmaatschappij, lid van de Star Alliance (ICA)

Vrachtcarriers

KLM Cargo	Grootste luchtvracht operator op Schiphol
Polar Air Cargo	Amerikaanse luchtvrachtmaatschappij
Emirates	Kwaliteits luchtvrachtmaatschappij uit de Verenigde Arabische Emiraten

Aan de hand van de interviews met de luchtvaartmaatschappijen zijn de overwegingen van luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot regionale luchthavens in Nederland op een rijtje gezet. Dit is gedaan aan de hand van de voor de luchtvaartmaatschappijen relevante bedrijfseconomische factoren (beschreven in paragraaf 3.3):

- Markt.
- Operatie en faciliteiten.

4.2 Marktfactoren passagiersmaatschappijen

4.2.1 Verzorgingsgebied

In het algemeen zien de luchtvaartmaatschappijen de Randstad als primair verzorgingsgebied in Nederland voor zowel leisure- als zakelijke passagiers. Dit vanwege het aantal inwoners en de concentratie van economische activiteiten. Dit geldt met name voor buitenlandse maatschappijen (voor Nederlandse maatschappijen is om dezelfde reden de Randstad weliswaar ook het belangrijkste 'afzetgebied' in Nederland, maar zij bedienen in principe geheel Nederland als het gaat om uitgaand verkeer). Buitenlandse maatschappijen zien Amsterdam als hun belangrijkste markt en eindbestemming van de meeste van zowel hun

zakelijke als leisure passagiers. In dat verband is Schiphol als aanvlieghaven (goed gesitueerd vlakbij Amsterdam met zeer goede verbindingen naar de stad) belangrijk.

Al kan de Randstad aangemerkt worden als verzamelnaam voor het primaire verzorgingsgebied, luchtvaartmaatschappijen – en zeker buitenlandse maatschappijen – kennen het begrip Randstad niet. Voor hen geldt primair de stad Amsterdam als markt.

Voor een maatschappij als VLM Airlines, welke zich richt op hoogwaardige zakelijke passagiers uit met name de financiële sector, bieden de regio's Groningen, Eindhoven en Maastricht simpelweg te weinig marktpotentieel aangezien de financiële sector zich concentreert in de Randstad en met name in Amsterdam.

4.2.2 Concurrentie van nabijgelegen luchthavens

VLM geeft ook aan dat Maastricht-Aachen Airport teveel last heeft van de Duitse vliegvelden. Dit wordt ook beaamd door transavia.com die aangeeft dat zowel Maastricht als Eindhoven ernstig te lijden hebben onder de concurrentie van vliegvelden als Dusseldorf, Luik en Brussel. Maastricht heeft aangegeven dat vanwege het feit dat de kerosine per tankauto vanuit Rotterdam wordt aangevoerd de fuel prijs circa Euro 0,05 per gallon duurder is dan bij de omliggende Duitse luchthavens.

4.2.3 Netwerkmogelijkheden

Een andere belangrijke 'enabler' van omzet voor luchtvaartmaatschappijen is het netwerk van een luchthaven. Zo geven zowel Egypt Air, BMI als United Airlines (twee laatst genoemde maatschappijen zijn onderdeel van de Star-alliance) aan dat het voor hen zeer belangrijk is om te vliegen op vliegvelden waar goede aansluiting mogelijk is met andere partners binnen hun alliance. Een belangrijk deel van hun omzet komt uit indirecte vluchten van passagiers. Transavia.com, die geen onderdeel is van een alliance, geeft ook aan dat een deel van haar passagiers (5%) via de netwerkfunctie van Schiphol gebruik maakt van hun vluchten om op de plaats van bestemming te komen.

4.2.4 Concurrentie onder luchtvaartmaatschappijen

Transavia.com en Onur Air geven beide specifiek aan dat uitplaatsing van (een deel van) hun operatie concurrentie risico's met zich meebrengt. Zij stellen dat wanneer zij de enige maatschappij zijn die niet meer vanaf Schiphol vliegt, zij een veel te groot risico lopen dat ze hun vliegruigen niet meer vol krijgen, met name buiten het seizoen.

4.3 Marktfactoren vrachtmaatschappijen

4.3.1 Verzorgingsgebied

Luchtvrachtcarrriers kennen een geheel ander verzorgingsgebied. Voor hen geldt de luchthaven zelf als de markt die gevormd wordt door het door de expediteurs aangeboden vrachtvolume en de door de luchtvaartmaatschappijen middels het truckingnetwerk aangevoerde vracht vanuit andere stations in Europa. Hierdoor beperkt het verzorgingsgebied van Schiphol voor vracht zich niet tot Amsterdam, maar strekt zich uit tot een groot gedeelte van West Europa.

4.3.2 Concurrentie van nabij gelegen luchthavens

De grote luchtvrachtcarrriers richten zich met name op de grote internationale luchthavens. De luchthavens Frankfurt Main, Brussel en Parijs Charles de Gaulle worden als de grote concurrenten van Schiphol beschouwd. Voor Maastricht en Eindhoven geldt dat luchthavens als Keulen, Luik en Brussel als concurrerende luchthavens worden aangemerkt.

4.3.3 Netwerk mogelijkheden

Ook voor vrachtcarrriers speelt het netwerk op een luchthaven een belangrijke rol. Met name alliantiepartners maken gebruik van elkaars capaciteit door vracht onderling uit te wisselen.

4.4 Operationele/fysieke factoren passagiersmaatschappijen

Naast het marktpotentieel van een bepaalde regio, zijn ook de operationele en fysieke kenmerken van de luchthavens in deze regio's van groot belang, aangezien deze voor een belangrijk deel kostenbepalend zijn. Hieronder worden deze criteria besproken.

4.4.1 Landings- en handlingkosten

De 'visitcosts' van een luchthaven vertegenwoordigen voor de meeste luchtvaartmaatschappijen slechts een klein deel van de totale operationele kosten van een vlucht. Het is dus niet iets waarmee luchtvaartmaatschappijen zich rijk rekenen wanneer ze overwegen om voor een 'goedkoper' vliegveld te kiezen. Zo geven VLM en BMI Regional aan dat hun zakelijke reizigers de ticketprijs minder belangrijk vinden. Lijnmaatschappijen (BMI Mainland, transavia.com, ArkeFly) en voornamelijk LCC's (BMI Baby, EasyJet) zijn hier wel wat gevoeliger voor. Dit kan worden verklaard door de afwijkende kostenopbouw tussen de verschillende segmenten, zoals reeds weergegeven in hoofdstuk 3. Overigens geven zij wel aan dat dit eerder wordt gezien als additionele business dan als alternatief voor Schiphol, en in alle gevallen blijft de marktvraag het meest belangrijk.

Zoals reeds vermeld, zijn in het kwantitatieve model van hoofdstuk 3 de luchthavengerelateerde passagiersvergoedingen ('heffingen') buiten beschouwing gelaten, omdat deze voor beide maatschappijen (per passagier) hetzelfde zijn. Ondanks dat deze kosten direct worden verhaald op de passagiers, neemt dit niet weg dat luchtvaartmaatschappijen gebaat zijn bij een lagere passagiersvergoeding. Voor de passagiers telt alleen het totaalbedrag voor hun reis, en dat is inclusief deze vergoeding. Indien deze vergoeding per luchthaven (sterk) zou verschillen, kan dit een reden zijn voor passagiers om voor een andere luchthaven te kiezen. Onur Air gaf expliciet aan dat een verlaging van deze passagiersvergoeding een dussdanige marktverschuiving tot gevolg kan hebben dat het een incentive wordt voor luchtvaartmaatschappijen om op regionale vliegvelden te gaan vliegen.

4.4.2 Baanlengte en ILS

De minimale baanlengte voor een regionaal vliegveld om commerciële vluchten te kunnen verwerken moet afgestemd zijn op 'type C' vliegtuigen, ofwel: vliegtuigen van het formaat Boeing B-737 en Airbus A-320. Deze minimale baanlengte komt normaalgesproken neer op 2.100 meter, maar transavia.com geeft bijvoorbeeld aan dat voor 10% van haar vluchten geldt dat ze 2.400 meter nodig hebben om op te kunnen stijgen met haar B-737 toestellen. Deze vliegtuigen hebben voor verre bestemmingen een te hoog startgewicht voor een baan van 2.100 meter.

Naast de minimale baanlengte is ook de aanwezigheid van een volledig ILS-systeem van belang om ook onder slechte weersomstandigheden te kunnen starten en landen.

4.4.3 Capaciteit en openingstijden

Om regionale vliegvelden aantrekkelijk te maken voor luchtvaartmaatschappijen dienen ze over voldoende capaciteit te beschikken om zowel de passagiers, als de toestellen zelf snel te verwerken. Om grote hoeveelheden passagiers te kunnen verwerken (bij voorkeur sneller dan op Schiphol) moet gedacht worden aan een voldoende grote terminal en voldoende parkeerplaatsen. Het verwerken van de toestellen zelf heeft te maken met de capaciteit van het grondpersoneel en de middelen om de vliegtuigen binnen afzienbare tijd weer startklaar te hebben. Met name voor chartermaatschappijen en korte lijndiensten met lage marges (ArkeFly, BMI, transavia.com) zijn korte 'turnaround' tijden erg belangrijk. Deze stellen de maatschappijen in staat om tot 3 of 4 slagen per dag te maken met één vliegtuig. Ook de openingstijden van een vliegveld spelen hierbij een belangrijke rol. Het betreft met name de zogenaamde dag/nacht periode. De grote wens van maatschappijen is om te kunnen vliegen op een luchthaven die 24 uur per dag geopend is. In dat geval kunnen ze altijd landen op de bestemming, ook bij eventuele vertragingen, en hoeven ze dus nooit uit te wijken naar Schiphol met alle gevolgen van dien.

Hoewel begrijpelijk, is dit gegeven de politieke context niet realistisch. Aan de andere kant kan een verruiming, dan wel een meer flexibeler omgang met de nacht, een belangrijke 'incentive' voor een luchtvaartmaatschappij opleveren.

Tot slot gaf ArkeFly ook aan dat een regionaal vliegveld met één baan in één richting, zoals Lelystad, een nadeel is omdat het geen uitwijkmogelijkheden kan bieden in geval van bijvoorbeeld slecht weer.

4.4.4 Flexibiliteit in slots

Luchtvaartmaatschappijen hechten veel waarde aan het aantal slots dat ze kunnen krijgen op een luchthaven alsmede de verdeling over de dag hiervan. Naast het feit dat bij een gunstige verdeling het mogelijk is om meerdere slagen per dag te maken, is de flexibiliteit richting de passagiers ook van groot belang. Zo geeft United Airlines aan dat ze op deze manier goede aansluitingen kunnen bieden met andere vluchten binnen haar alliance. Ook VLM hecht hier veel waarde aan omdat haar zakelijke reizigers vaak op specifieke tijden willen vliegen zodat deze niet teveel tijd verliezen met het wachten op een vlucht.

4.4.5 Ligging en bereikbaarheid luchthaven

Zoals in de vorige paragraaf reeds werd aangegeven, ligt de grootste markt voor luchtvaartmaatschappijen in de Randstad en dan met name in Amsterdam. De ligging van de regionale luchthavens ten opzichte van Amsterdam is derhalve erg belangrijk. Met name de zakelijk reizigers van VLM hechten hier veel waarde aan: 70% van deze passagiers vliegt op een vliegveld dat maximaal 30 kilometer is verwijderd van de begin- en eindbestemming. Maar ook de leisure passagiers van BMI, transavia.com en United Airlines willen vliegen vanaf en naar een vliegveld in de directe omgeving van Amsterdam. Rotterdam en Lelystad zouden in dit opzicht in aanmerking komen, maar verschillende maatschappijen (o.a. VLM, transavia.com en BMI) geven aan dat de verbinding met Amsterdam zowel per openbaar vervoer als over de weg momenteel ver onder de maat is. De tijd die passagiers hiermee verliezen, weegt niet op tegen de tijdwinst van snellere afhandeling op regionale vliegvelden.

Overigens is het wel zo dat de ligging van vliegvelden voor LCC en charter passagiers minder snel een beslissende factor is. De passagiers vinden het vaak, voornamelijk op de heenweg, geen probleem om niet vanaf een grote luchthaven als Schiphol te vliegen en wat verder te rijden.

Transavia.com gebruikt bijvoorbeeld voor een aantal populaire bestemmingen de luchthaven van Rotterdam omdat ze vanuit daar voldoende mensen op en neer kunnen brengen om een goede bezetting van de toestellen te realiseren.

Wat hierbij wel wordt aangegeven door zowel BMI als ArkeFly, dat deze maatschappijen vooral nieuwe markten aanboren indien zij op regionale luchthavens gaan vliegen. Met andere woorden, er worden (vrijwel) geen bestaande passagiers overgenomen van Schiphol.

4.4.6 Fysieke splitsing van de operatie

Voor veel luchtvaartmaatschappijen zorgt een gedeeltelijke uitplaatsing naar een regionale luchthaven voor meerkosten in de vorm van synergieverlies. Er moet hier gedacht worden aan maintenance, backoffice op de luchthaven en incheckbalies. Tevens geeft transavia.com aan dat ze haar vliegtuigen 'vult' met zowel lijn- als charterpassagiers. Wanneer het charter gedeelte wordt uitgeplaatst heeft dit een lagere bezettingsgraad van de toestellen als gevolg. Daarom is uitplaatsing in veel gevallen pas interessant voor luchtvaartmaatschappijen indien ze óf de hele operatie, óf een volledig onafhankelijk deel van de operatie kunnen uitplaatsen. Een voorbeeld hiervan is BMI, die haar LCC operatie (BMI Baby) volledig heeft losgekoppeld van de andere takken (BMI Regional en BMI Mainline). Zij geven aan dat zij een vliegveld als Lelystad als luchthaven kunnen gaan gebruiken mits er voldoende marktpotentieel is en er geen overige fysieke restricties bestaan.

4.5 Operationele/fysieke factoren vrachtmaatschappijen

4.5.1 Landings- en handling kosten

Ook voor de vrachtcarrers maken de landings- en handlingkosten een relatief klein deel uit van de totale visit costs. Deze kosten spelen zeker mee in het keuzeprocess, maar worden niet name vergeleken met de kosten op de onderscheiden grote vracht hub's in Europa en niet zozeer met regionale velden.

4.5.2 Baanlengte en ILS

De Boeing B-747 FF is een veel gebruikt toestel voor het transport van vracht. Gezien de grootte, de intercontinentale bestemmingen en het hoge startgewicht is een baanlengte van ruim 3000 meter vereist.

Ook voor vrachtvliegtuigen geldt dat naast de minimale baanlengte is ook de aanwezigheid van een volledig ILS-systeem van belang om ook onder slechte weersomstandigheden te kunnen starten en landen.

4.5.3 Capaciteit en openingstijden

Gezien het intercontinentale karakter is nachtcapaciteit van een luchthaven een belangrijk criterium. Vluchten uit het Verre Oosten vertrekken veelal aan het eind van de dag waardoor deze in de vroege ochtend in Europa aankomen. Tevens willen de verladers hun vracht overdag ontvangen. Om dit mogelijk te maken is een afhandeling van vrachtoestellen in de ochtend vereist.

4.5.4 Ligging en bereikbaarheid luchthaven

Zoals eerder aangegeven is de ligging van een luchthaven voor vracht niet van doorslaggevende betekenis. Bereikbaarheid over de weg is wel van belang om een betrouwbare en snelle levering van vracht te realiseren.

4.5.5 Fysieke splitsing van de operatie

De argumenten die zijn genoemd bij dit onderdeel voor de passagierscarriers gelden ook voor de vrachtcarrers. Zowel KLM, Polar Air Cargo als Emirates hebben aangegeven dat splitsen van de operatie leidt tot te hoge operationele kosten. Daarbij geldt voor KLM dat zij ook in de komende jaren gebruik blijft maken van het combi concept waardoor de capaciteit op passage machines een essentieel onderdeel blijft uitmaken van de totale vrachtcapaciteit van deze maatschappij.

5 Luchthavenlocatiekeuze in Nederland: aanbodperspectief

Naast de interviews met de luchtvaartmaatschappijen zijn ook de luchthavens zelf betrokken bij dit onderzoek. Aan de hand van bezoeken aan de luchthaven en afgenomen interviews worden in dit hoofdstuk de kritische succesfactoren behandeld vanuit het perspectief van de luchthavens zelf.

5.1 Marktfactoren

5.1.1 *Catchment area*

De geografische ligging van de vliegvelden van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad zijn uitstekend qua catchment area. Rotterdam en Lelystad liggen beide in de randstad en Eindhoven geeft aan dat Brabant garant staat voor veel zakelijke en leisure vluchten omdat er veel vraag is. Hieraan ligt ten grondslag dat alleen Zuid-Oost Brabant al 15% van het BNP genereert. Mensen uit deze regio maken dus relatief veel zakelijke vluchten en hebben in verhouding ook veel geld te besteden aan vakantievluchten. Het overgrote deel van deze mensen woont binnen een straal van 50 kilometer rond Eindhoven.

De huidige vluchten vanaf de regionale vliegvelden zijn vaak charters of low cost, en uit onderzoek is gebleken dat mensen die met deze airlines vliegen over het algemeen 2 tot 3 uur willen reizen naar de luchthaven van vertrek. Dit wordt bevestigd door alle regionale vliegvelden. Dit maakt de catchment area's voor deze vliegvelden nog veel groter.

5.1.2 *Bereikbaarheid*

Over de weg zijn de regionale luchthavens naar eigen zeggen goed bereikbaar. Het openbaar vervoer daarentegen is nog wel voor verbetering vatbaar. Zo geeft Rotterdam Airport aan dat de openbaar vervoerverbinding tussen het vliegveld en Den Haag vrij slecht is, terwijl dit wel een belangrijk onderdeel is van hun catchment area. Randstad Rail en de HSL zouden hiervoor een oplossing kunnen zijn. Eindhoven Airport is ook alleen met de bus te bereiken vanaf het centraal station.

Eigen shuttles organiseren is een mogelijke oplossing voor dit probleem. In Eindhoven bestaat een dergelijk shuttle al tussen het vliegveld en Schiphol (7 keer per dag). Deze shuttle gaat later dit jaar ook rijden naar Utrecht, Den Haag en Rotterdam. Vliegveld Rotterdam heeft ook iets dergelijks op willen zetten maar is tegengehouden door de lokale politiek. De exploitant moest meedoen aan een totale aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio en heeft zich derhalve teruggetrokken.

5.1.3 *Bewustwording gebruik regionale airports*

Binnen Nederland, en vooral in de gebieden buiten de Randstad, wordt anders tegen de regionale vliegvelden aangekeken dan de vliegvelden het zelf graag zouden willen zien. Mensen die in de directe omgeving van een regionaal vliegveld wonen maken graag gebruik van dit vliegveld, maar in de ogen van de rest van de Nederlanders lijkt Schiphol de enige serieuze optie te zijn. De voordelen van de regionale airports zoals makkelijk parkeren en snelle afhandeling lijken niet goed te zijn doorgedrongen tot potentiële klanten. De oorzaak hiervan kan liggen in het beperkte aanbod van bestemmingen. Het huidige imago van de regionale vliegvelden zorgt echter wel voor een hogere drempel voor luchtvaartmaatschappijen om uitplaatsing van hun operatie te overwegen.

5.1.4 Geluidscapaciteit/Slots

Een gevoelig onderwerp blijft het aantal vliegbewegingen dat een vliegveld mag ontvangen op basis van politieke besluiten. Rotterdam en Eindhoven geven aan dat hun potentiële markt vele malen hoger is dan het huidige aantal passagiers dat elk jaar wordt afgehandeld.

Eindhoven heeft dit laten uitzoeken door het ruimtelijk planbureau in Den Haag. Zij geven aan dat Eindhoven Airport via vrije marktwerking uit kan groeien tot 5 miljoen passagiers.

Eindhoven zelf denkt dat dit aantal nog hoger ligt.

De geluidsruimte in Eindhoven is op dit moment eigendom van Defensie, net als de baan en de verkeerstoren. Er wordt momenteel ongeveer 25% van de totale geluidsruimte gebruikt.

Defensie heeft afgesproken met Eindhoven Airport dat ze 'stukjes' geluidsruimte erbij krijgen indien ze aan kunnen tonen dat er draagvlak is bij de lokale bevolking. Hiervoor is een commissie opgesteld die bestaat uit buurtbewoners en milieubescherming.

Het nadeel van deze gang van zaken is dat deze commissie per definitie bestaat uit tegenstanders, terwijl onafhankelijk marktonderzoek aantoonde dat 80% van de omwonenden geen bezwaar heeft tegen verdere groei van Eindhoven Airport. Verder heeft 10% geen mening en is 10% tegenstander. Zolang de geluidsruimte een beperkende factor is, geeft Eindhoven Airport de voorkeur aan passagiersvluchten boven vrachtluchten. De simpele reden hiervoor is dat, ondanks het grote vrachtaanbod uit de regio, het vliegveld vaak meer verdient aan passagiers die ook in de terminal geld uitgeven in de winkels en restaurants. Rotterdam Airport zit op zijn maximale geluidscapaciteit door een politiek besluit. Dit is voor hen de reden dat ze de potentiële markt bij lange na niet kunnen bedienen. Overigens hebben ze de afspraak met de gemeente dat ze zich concentreren op zakelijk vervoer, ofwel lijnvluchten, bij het aantrekken van nieuw verkeer als er ruimte beschikbaar is.

5.1.5 Openingstijden

Zoals reeds vermeld is het voor luchtvaartmaatschappijen van groot belang dat de vliegvelden ruime openingstijden bieden, om voldoende slagen te kunnen maken met de vliegtuigen en uitwijkingen naar Schiphol te vermijden. Dit betekent dat de eerste vliegtuigen vroeg in de ochtend moeten kunnen vertrekken en de laatste laat in de avond of zelfs in de nacht kunnen terugkomen. De huidige (beperkte) openingstijden en sluitingen op bijvoorbeeld zon- en feestdagen wordt door de regionale vliegvelden als een dissatisfier voor de (lijn) luchtvaartmaatschappijen beschouwd.

5.1.6 Afhandelingsijd passagiers en turnaround tijd

Een belangrijk kenmerk van de meeste regionale vliegvelden is de kortere afhandelingsijd van passagiers die kan worden gerealiseerd. Voor de passagiers vertaalt dit zich in minder vroeg aanwezig zijn voor vertrek, geen lange rijen voor de incheckbalies en sneller weg na aankomst. Dit wordt door de passagiers als zeer prettig ervaren en is derhalve belangrijk voor de luchtvaartmaatschappijen.

Een tweede kenmerk, de kortere turnaround tijd, heeft significante voordelen voor de luchtvaartmaatschappijen omdat de vliegtuigen minder lang op de grond staan. De turnaround tijd van de regionale vliegvelden is soms 3 tot 4 keer korter dan die op grote mainports zoals Schiphol. Voor vliegtuigen met bestemmingen binnen Europa kan dit resulteren in een extra slag per dag. De financiële voordelen hiervan voor de luchtvaartmaatschappijen zijn erg hoog omdat ze minder vliegtuigen nodig hebben om hetzelfde aantal passagiers te kunnen vervoeren.

5.1.7 Samenvatting aanbodperspectief

Hieronder worden enkele overzichtstabellen weergegeven die een vergelijkend beeld geven, op basis van het onderzoek, van de zes regionale luchthavens vanuit een vraag- en een aanbodperspectief.

	Lelystad	Rotterdam	Eindhoven	Maastricht	Groningen	Twente
Optionele overloopvluchthaven voor Schiphol (geografisch perspectief)	+	+	-	-		-
Bereikbaarheid openbaar vervoer	-	-	-	-	-	-
Bereikbaarheid eigen vervoer	+/-	-	+	+	+	+
Marktpotentieel passagiers	-	+	+	-	-	-
Opties voor vracht vanuit luchthaven perspectief (markt en/of infrastructuur)	-	-	+	+	-	-
Opties voor vracht vanuit airline perspectief	-	-	-	0	-	-

Tabel 5.1: Potentie per luchthaven

	Lelystad	Rotterdam	Eindhoven	Maastricht	Groningen	Twente
Baanlengte	2.100	2.200	3.000	2.500	2.500	2.621
Geluidscapaciteit	35 – 60 Ke	35 – 65 Ke	Niet openbaar*	35 – 65 Ke	35 – 65 Ke	Onbek.
Openingstijden	7u – 23u	8u – 18u	7u – 23u	6u – 23u	6:30 – 23u	Onbek.
Jaarlijks passagiersaantal	n.v.t.	1,1 mio	1,1 mio	287.000	166.240	50.800

Tabel 5.2: Kerncijfers luchthavens

* Voor Eindhoven kan geen aparte contour voor burgerluchtvaart worden bepaald, omdat de luchthaven militair eigendom is en de vluchtbevegingen niet openbaar toegankelijk zijn.

Vliegtuigtype per luchthaven (max startgewicht)	Lelystad	Rotterdam	Eindhoven	Maastricht	Groningen	Twente
B-737	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Fokker F-70	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
A-320	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fokker F-100	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
B-747	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Fokker F-50	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
A-319	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
B-767	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
B-777	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
A-330	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabel E5.3: Startmogelijkheden per luchthaven per vliegtuigtype

6 Conclusies

De groei van de Nederlandse burgerluchtvaart heeft zich de afgelopen jaren gericht op de ontwikkeling en uitbreiding van de luchthaven Schiphol. Tegelijkertijd werden de mogelijkheden voor groei op de secundaire Nederlandse luchthavens beperkt. Dit heeft er toe geleid dat er in Nederland op dit moment geen secundaire luchthaven is welke als een reëel alternatief voor Schiphol kan worden beschouwd.

De beperkingen - structurele barrières - zijn gelegen in zaken als infrastructuur (onvoldoende baanlengte), geluidscapaciteit, openingstijden, onvoldoende marktpotentieel en bereikbaarheid. Indien deze barrières worden opgeheven - voor zover dat mogelijk is - kunnen initiële start incentives, zoals promotie en gunstige prijsstelling een rol spelen. Deze moet echter niet groot worden geacht. De invloed van deze incentives moet echter niet worden overschat.

Het marktpotentieel van zowel vracht als passagiers is van doorslaggevende betekenis. Een uitzondering hierop is de 'stand alone' operatie van ArkeFly, die aangegeven heeft wel interesse in Lelystad te hebben voor haar gehele operatie mits alle structurele barrières worden opgeheven.

Op basis van de uitkomsten van de interviews kan het volgende worden samengevat en geconcludeerd. De keuze van een luchthaven door een luchtvaartmaatschappij is een strategische beslissing. Hierbij is voor zowel vracht als passagiers het marktpotentieel leidend. Met name buitenlandse maatschappijen zien de stad Amsterdam en omgeving, en daarmee de luchthaven Schiphol, als de Nederlandse markt. Rotterdam en Eindhoven hebben eveneens een eigen, maar kleinere markt. Lelystad, Twente, Eelde en Maastricht hebben naar de mening van de geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen geen of een te beperkte eigen markt om frequente lijndiensten met succes te kunnen onderhouden.

Hiermee is de kern van de problematiek weergegeven. Omdat de markt en de omzetverwachting leidend zijn, is het woord 'uitplaatsen' naar onze mening niet juist. Het doet suggereren dat infrastructuurle voorzieningen leidend zijn in de keuze van een luchthaven in plaats van marktpotentieel.

In het verlengde hiervan hebben airlines aangegeven dat zij commerciële risico's lopen bij het verplaatsen van hun Schiphol operaties naar regionale luchthavens. Zij verwachten minder passagiers c.q. een noodzakelijke verlaging van hun ticketprijzen. Dit kan als een structurele uittredingsbarrière worden aangemerkt. Om dit te kunnen compenseren moeten de luchthavenafhankelijke kosten (visit costs, passagiersheffingen etc.) aanzienlijk lager zijn. Echter, het aandeel van deze kosten op de totale kosten is relatief laag en verschilt per segment. Bovendien hebben airlines aangegeven dat zij pas verplaatsing overwegen als er per saldo reëel zicht is op een hogere marge. Tezamen met de eerder genoemde structurele barrières (ontoereikende baanlengte, geluidscapaciteit, openingstijden, onvoldoende marktpotentieel en bereikbaarheid) kunnen deze aspecten als toetredingsbarrières worden beschouwd.

Gegeven het marktpotentieel van Amsterdam hebben wij primair gekeken naar de mogelijkheden van de nabij gelegen luchthavens Rotterdam en Lelystad. Rotterdam lijkt gezien de geografische ligging ten opzichte van Amsterdam, maar ook ten opzichte van Groot Brittannië, het meest aangewezen om als overloop luchthaven van Schiphol te kunnen fungeren. Onderzoek geeft aan dat Rotterdam Airport een fysieke capaciteit heeft die

toereikend is voor het verwerken van 4,5 tot 5 miljoen passagiers¹⁷ per jaar. De mogelijkheden van Rotterdam zijn echter thans beperkt door onvoldoende geluidscapaciteit en onvoldoende openbaar vervoerverbindingen tussen Rotterdam Airport, en de steden Den Haag en Amsterdam.

Prijsgevoelige luchtvaartmaatschappijen als Low Cost Carriers en charter maatschappijen voelen in principe wel iets voor goedkopere alternatieven, maar dit alleen voor additionele operaties in de Randstad. Alliantie gebonden maatschappijen zullen de hub functie van Schiphol vanuit strategische overwegingen niet willen verplaatsen. Volgens het management van Rotterdam Airport zijn partijen als EasyJet, Sky Europe, Ryanair, transavia.com, Air Malta en BMI Regional geïnteresseerd, mits bovengenoemde beperkingen worden opgeheven.

Ook de mogelijkheden van Lelystad zijn thans beperkt, maar met de voorgenomen verlenging van de baan tot 2100 meter worden die in de toekomst verruimd. Het management van Lelystad Airport ziet mogelijkheden om zich als een 'Amsterdam Schiphol East Airport' te ontwikkelen. Daarbij wil zij zich richten op het zogenaamde 'point to point' vervoer. Maatschappijen die hun belangstelling hebben getoond zijn transavia.com, EasyJet, ArkeFly en Ryanair. Echter, voor een ArkeFly en transavia.com is de voorgestelde baanverlenging niet voldoende voor langere, en in geval van ArkeFly intercontinentale vluchten. Daarnaast worden de openingstijden - 06.00-23.00 uur - als te beperkt ervaren, de openbaar vervoerverbinding met Amsterdam als ontoereikend, het één baan stelsel als risicovol geacht in geval van zijwind en het gebrek aan spontane interline passagiers (transfer passagiers) als een commercieel risico c.q. gemis. Voordelen worden gezien in kortere turn around tijden en naar verwachting lagere luchthavengerelateerde kosten.

Gezien hun geografische ligging komen de luchthavens Twente, Eelde en Maastricht niet in aanmerking om als overloopluchthaven van Schiphol te kunnen fungeren. Gedurende de zomerperiode behoort weliswaar uitgaand vakantie charterverkeer tot de mogelijkheden, maar deze zal gezien de markt beperkt blijven. Daar komt bij dat deze luchthavens lijden onder concurrentie van Duitse en Belgische luchthavens. Deze concurrentie vloeit niet alleen voort uit het veel grotere marktpotentieel van deze luchthavens maar ook vanuit een kostenaspect. Aangegeven wordt dat niet alleen brandstofprijzen, maar ook overige kosten als heffingen op deze luchthavens beduidend lager zijn.

Twente heeft de afgelopen 4 jaar reeds gewerkt aan een civiele doorstart van de huidige militaire functie, maar de transitie fase zal vermoedelijk nog 2-3 jaar in beslag nemen. De luchthavens Eelde en Maastricht hebben aangegeven zich op luchtvrachtvervoer te willen richten. Maastricht Aaken Airport lijkt daartoe de meeste kansen te hebben. De Luxemburgse Full Freighter carrier Cargolux bijvoorbeeld heeft al een operatie op Maastricht met 8 frequenties per week. Tevens heeft Cargolux aangegeven haar operatie te willen uitbreiden. Dit is echter niet mogelijk vanwege het beperkt aantal landingsrechten. De geplande baanverlenging zal de mogelijkheden van vrachtluchten op Maastricht Aaken Airport verruimen. De ontwikkeling van Eelde tot een duurzame vrachtluchthaven lijkt vooralsnog beperkt vanwege een gebrek aan marktpotentieel en het feit dat vrachtcarriers zich met name richten op de grote hub's in Europa. Splitsing van vrachtoperaties wordt door alle geïnterviewde vrachtmaatschappijen vanuit een operationeel- en kostenaspect als niet mogelijk beschouwd.

¹⁷ Bron: Rotterdam Airport

Eindhoven Airport wordt gezien als een luchthaven met een eigen markt. Deze markt wordt vooral gecreëerd door de aanwezigheid van Low Cost Carrier Ryanair, maar ook zakelijk verkeer en leisure vindt hier plaats. Omdat passagiers van Ryanair bereid zijn om tot 2 uur te reizen naar de luchthaven is het catchment area van deze luchthavens voor dit segment relatief groot (Nederland, delen van België en Duitsland). Daarnaast is circa 10% van het aantal passagiers afkomstig uit de provincie Zuid-Holland. De ontwikkeling van Eindhoven Airport wordt beperkt door een gebrek aan geluidscapaciteit.

Bijlage A

Geïnterviewde personen

Passagiers carriers

BMI Airlines	Alan James	Head of Commercial
EasyJet	Cor Vrieswijk	Chief Operations Officer
	Catherine Lynn	Head of Network Development
	Chris Gadsden	Strategic Analyst
EgyptAir	Safwat Mossallam	VP Commercial
	Ahmed Hassan Zanat	General Manager Quality
Onur Air	Dhr. Aksat	General Manager the Netherlands
Transavia.com	Norbert Zoet	Vice President B2C
	Jochem Croon	General Counsel
	Rob van Dam	Vice President B2B
Tui/ArkeFly	Steven van der Heijden	CEO
United Airlines	Andrew Buchanan	Manager International Route Planning
VLM Airlines	Desmond Langham	Network Director

Vrachtcarriers

Emirates	Ram C. Menen	Divisional Senior VP Cargo
KLM Cargo	Marcel de Nooijer	VP Cargo EMEA
Polar/Atlas Air	Jim Forbes	Senior VP Operations

Luchthavens

Lelystad Airport	Lex Oude Weernink	Managing Director
	Pieter van der Ham	Manager Commercial Affairs
Rotterdam Airport	Gerbrand Mulder	Operations Manager Airport Authority
	Steven van der Kleij	Manager Informatie, Capaciteit en Beleid
	Désirée Breedveld	Marketing Manager
Eelde Airport	Onno de Jong	Airport Manager
	Chiel Stutterheim	Adjunct-directeur
	Jeroen Meulendijks	Managing Director
	Jonas van Dorp	Sales Executive
Maastricht Aachen Airport	Drs. J.J.M. Tindemans	Chairman of the Board, NV Holding
	Sander J. Heijmans	Businesspark Maastricht
Eindhoven Airport	Joost Meijs	Commercial Director
		Director Commercial Services & PR
Twente Airport	Elly Stoelinga	Manager PR & Marketing
Experts	Leon Verhallen	
	Frank Wade	

Bijlage B

Geraadpleegde literatuur

- Aanwijzingsbesluiten luchthavens Groningen, Lelystad, Maastricht, Rotterdam, Overig – www.mivcnw.nl
- Airlines: A new operating model – Booz | Allen | Hamilton
- Effecten uitplaatsing luchtverkeer – Ante de Wolf, Ruud Ummels (To70), Rogier Lieshout, Jan Veldhuis (SEO), Koen Vervoort (ECORYS)
- Luchthavensystemen – Jaap de Wit, Guillaume Burghouwt (SEO), Martijn Cornelissen (NACO), Pablo Mendes de Leon (IILRR)
- Schiphol jaarverslag 2006
- Schiphol statistisch jaarverslag 2004, 2005, 2006
- www.airfleets.net
- www.discountfares.com
- www.schiphol.nl
- www.wikipedia.nl

Bijlage C

Criteria en onderbouwing van selectie geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen

Methode van selectie

De shortlist is primair gebaseerd op het netwerk van Schiphol. Immers, één van de uitgangspunten van het onderzoek was dat het onderzoek zich richt op de mogelijkheid van verplaatsing van verkeer van Schiphol naar de regionale velden. Wij hebben eerst het netwerk van Schiphol over het jaar 2006 in kaart gebracht. Daarna hebben wij het netwerk gesegmenteerd om te bepalen welke maatschappijen aan het profiel van uitplaatsing voldoen. Hierbij hebben wij vervolgens naar de volgende aspecten gekeken:

- Frequenties (aantal vliegbewegingen op Schiphol).
- Vlootmix.
- Aard van de operatie lijndienst: hub, charter, LCC's carriers en vracht.

Hub Carriers

Air France/KLM is qua passagiersoperatie niet meegenomen in het selectieproces. Reden hiervoor is dat uitplaatsing in dit onderzoek dient om deze hub carrier juist op Schiphol te kunnen laten doorgroeien. Van de overige typen maatschappijen is een representatieve mix genomen, waarbij – in lijn met de in hoofdstuk twee beschreven marktsegmenten – onderscheid is gemaakt tussen:

- LCC's.
- Charters: Regie bij de carrier vs. een touroperator.
- Lijn: ICA vs. Europa.
- Vracht.

Low Cost Carriers (LCC's)

Voor de LCC's is de prijs van het ticket zeer belangrijk om de concurrentie bij te blijven. De prijs van de tickets wordt onder meer beïnvloed door zaken als ATC charges, fuel kosten en landingscharges, welke laatste op een regionaal vliegveld in het algemeen lager zijn dan op een Mainport. Daarom komt dit segment het bij uitstek in aanmerking voor uitplaatsing. Om deze reden zijn transavia.com (vliegt bijvoorbeeld al op Rotterdam) en EasyJet opgenomen in het onderzoek.

Europese Carriers

Nationale maatschappijen als Lufthansa en British Airways vliegen veelal respectievelijk vanaf de vliegvelden Frankfurt en London Heathrow die qua capaciteit – 'slots' – zijn gelimiteerd. Daarom zullen deze maatschappijen hun slots op Schiphol alleen al vanuit een strategisch oogpunt niet snel opgeven ten behoeve van regionale vliegvelden in Nederland. Tevens zijn zij, en dat geldt ook voor vele andere lijndiensten, lid van een alliantie. Het kenmerk van deze maatschappijen is dat deze bij elkaar willen blijven vanwege het netwerk aspect (zie paragraaf 3.2) en de gemeenschappelijke afhandelings-, catering- en onderhoudscontracten. Daarom hebben we gekozen voor de Engelse lijndienst maatschappij British Midlands (BMI). BMI - lid van de STAR Alliance - staat qua aantal frequenties op de tiende plaats van Schiphol, vliegt met categorie C toestellen (B-737, A-310) en richt zich ook op het zakelijke passagiers-segment.

De meer op het toerisme gerichte Turkse maatschappijen als Onur Air en Turkish Airlines creëren een hoge zomer piekbelasting op Schiphol en zijn niet direct verbonden aan een alliantie. Deze maatschappijen zijn op basis van de aard van hun operatie en vlootmix naar onze mening potentiële kandidaten voor regionale luchthavens. Om deze reden is de keuze gevallen op Onur Air.

Intercontinentale Carriers (ICA)

De grote nationale intercontinentale luchtvaartmaatschappijen uit met name Azië en Noord-Amerika als Singapore Airlines, North West, Cathay Pacific en Japan Airlines zijn voor dit onderzoek minder interessant. Het vragen naar de voorwaarden om op regionale luchthavens in Nederland te vliegen is op dit moment niet realistisch. Deze maatschappijen richten zich zowel op het leisure- als het zakensegment. Gezien de grootte van het type vliegtuigen waarmee deze maatschappijen vliegen hechten zij veel waarde aan bijvoorbeeld het potentieel van de Randstad, de mogelijkheid van 'codesharing' met andere maatschappijen en het overslagproduct van Schiphol. Daarnaast vliegen de meeste van deze maatschappijen al jarenlang op Schiphol. Om het voorgaande te staven hebben we United Airlines opgenomen in dit onderzoek.

Meer kans wordt geacht bij luchtvaartmaatschappijen die meer in dichtbij gelegen regio's vliegen als Noord Afrika, Oostkust van Amerika en het Midden Oosten. Deze operaties zijn kleinschaliger en kostengevoeliger. Daarom is gekozen voor een maatschappij die als representatief kan worden beschouwd voor deze categorie: Egypt Air. De aard van de operatie van Egypt Air – een frequentie van 3x per week, Boeing B-737 toestellen en veelal leisure passagiers – leent zich in theorie om gebruik te maken van een regionale luchthaven in Nederland.

Full Freighters

Voor cargo maatschappijen is uitplaatsing niet snel een optie omdat de meeste maatschappijen intercontinentale bestemmingen aanvliegen met het type B-747 Full Freighter. Tevens maken zij naast hun Full Freighter vloot gebruik van 'belly' capaciteit op de passage machines. Gezien de recente ontwikkelingen rond Martinair Cargo - overname door Air France/KLM - is deze maatschappij niet in de selectie opgenomen. Daarom hebben wij gekeken redelijke 'stand alone' operaties als die van Polar Air Cargo en Emirates. Tevens hebben we KLM Cargo als grootste luchtvrachtmaatschappij op Schiphol gevraagd naar hun visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van luchtvracht op regionale vliegvelden.

Leisure

Bij de chartermaatschappijen beslist meer en meer een touroperator over de bestemmingen, waaraan een geheel ander business model ten grondslag ligt. Dit resulteert in andere prikkels om over te stappen naar een regionale luchthaven.

Samenvattend is op grond van bovenstaande argumenten de lijst met geïnterviewde luchtvaartmaatschappijen als volgt samengesteld:

EasyJet transavia.com	LCC die (ook) grote luchthavens bedient (LCC) LCC/Leisure maatschappij, die zowel vanuit grote als regionale luchthavens opereert (LCC)
ArkeFly	Nederlandse leisure maatschappij met een hoog en seizoensgebonden volume, aangestuurd door een touroperator (Leisure Carrier)
Onur Air	Turkse leisure maatschappij met een hoog en seizoensgebonden volume, die de regie over de vluchten in eigen beheer heeft (Leisure Carrier)
VLM	Belgische lijndienstmaatschappij die zich richt op regionaal niche vervoer / hogere segment zakenverkeer (Europese Carrier)
British Midlands	Britse lijndienstmaatschappij, lid van de Star Alliance (Europese Carrier)
Egypt Air	Egyptische lijndienstmaatschappij (ICA)
United Airlines	Amerikaanse lijndienstmaatschappij (ICA)
KLM Cargo	Grootste luchtvrachtoperator op Schiphol
Polar Air Cargo	Amerikaanse luchtvrachtmaatschappij
Emirates	Kwaliteits luchtvrachtmaatschappij uit de Verenigde Emiraten

Bijlage D

Overzicht regionale luchthavens Nederland

Beschrijving van de regionale luchthavens in Nederland

In dit onderzoek worden zes regionale vliegvelden beschouwd: Eelde, Eindhoven, Lelystad, Maastricht, Rotterdam en Twente. In dit hoofdstuk gaan we wat dieper in op de kenmerken van deze vliegvelden.

Eelde

De luchthaven van Eelde ligt in de provincie Groningen, op ongeveer 15 kilometer van de stad Groningen. De twee banen (baanlengtes 1.500m met breedte 45 meter en 1.800m met breedte 45 meter, deze laatste met ILS landingsysteem) kunnen vliegtuigen van ICAO categorie C ontvangen. De langste van de twee banen staat op de nominatie om verlengd te worden tot 2.500 meter. Hierdoor zou het mogelijk worden om met beperkingen vliegtuigen van ICAO categorie D te ontvangen. De openingstijden van luchthaven Eelde zijn van 06.30u (weekend/feestdagen 07.30u) tot 23.00u. De maximale geluidsnorm bedraagt 65Ke. Jaarlijks passagiersvolume bedraagt 166 duizend per jaar (2006). Luchthaven Eelde is 30% eigendom van de Provincie Groningen, 30% van provincie Drenthe, 26% van gemeente Groningen, 10% gemeente Assen en 4% van gemeente Tynaarlo.

De luchthaven Eelde wordt gebruikt voor vakantievluchten en lijndienst vluchten (British Midland Regional, Sky Airlines, transavia.com, VLM en Corendon Air). De lijndiensten richten zich met name op Londen, waarvoor de vraag wordt gedreven door de aanwezigheid van Shell en de Gasunie. Verder zijn op de luchthaven drie vliegscholen gevestigd: KLM Flight Academy, Dutch Flight Academy en Stella Aviation Academy.

Eindhoven

De luchthaven Eindhoven ligt in de provincie Noord Brabant, op ongeveer 10 kilometer van de stad Eindhoven. De huidige baanlengte is 3.000 meter (met een breedte van 45 meter), hetgeen voldoende is om vliegtuigen van ICAO categorie E te ontvangen. De openingstijden van luchthaven Eindhoven zijn van 07.00u tot 23.00u (weekend/feestdagen 08.00u tot 20.00u). Jaarlijks passagiersvolume bedraagt 1.1 miljoen per jaar (2006). Luchthaven Eindhoven is voor 51% in handen van de Schiphol Group, voor 24.5% van de gemeente Eindhoven en voor 24.5% van de provincie Noord Brabant.

De luchthaven wordt gebruikt door verschillende charter en 'low cost carriers' (Ryanair, transavia.com, Wizzair, Demin Air) voor uitgaand verkeer naar vakantiebestemmingen. Daarnaast voert KLM Cityhopper regionale vluchten uit op Luchthaven Eindhoven. Luchthaven Eindhoven is tevens een luchtmachtbasis.

Lelystad

De luchthaven van Lelystad ligt in de provincie Flevoland, op zo'n 8 kilometer van de stad Lelystad, 31 kilometer van Almere en 60 kilometer van Amsterdam. De baanlengte is 1.250 meter (met een breedte van 30 meter). Deze baan staat op de nominatie om verlengd te worden tot 2.100 meter, hetgeen voldoende is om – met beperkingen – vliegtuigen van ICAO categorie C te ontvangen. Daarnaast is er nog een grasbaan ten behoeve van ultralight vliegtuigen. De openingstijden van luchthaven Lelystad zijn van 07.00u tot 23.00u. De maximale geluidsnorm bedraagt 60Ke. In 2006 bedroeg het aantal vliegtuigbewegingen 115 duizend. Luchthaven Lelystad is 100% eigendom van de Schiphol Group.

De luchthaven is de grootste 'general aviation' luchthaven van Nederland en basis voor een verscheidenheid aan burgerluchtvaart activiteiten als lesvluchten, reclamevluchten, en rondvluchten.

Maastricht (Maastricht – Aachen Airport)

De luchthaven van Maastricht ligt in de provincie Limburg, op 13 kilometer van de stad Maastricht en op 39 kilometer van Aaken. De baanlengte is 2.500 meter (met een breedte van 60 meter). De baan heeft aan weerszijden een ILS landingssysteem (met aan één zijde CAT-3), en kan vliegtuigen van ICAO categorie C ontvangen en met beperkingen categorie D. De openingstijden van luchthaven Maastricht zijn van 06.00u tot 23.00u. De maximale geluidsnorm bedraagt 65Ke. Jaarlijks passagiersvolume bedraagt 187 duizend (2006). Het stationsgebouw heeft de capaciteit om circa 1 miljoen passagiers op jaarbasis af te handelen. De luchthaven Maastricht is in handen van een private aandeelhouder (Omniport).

De luchthaven faciliteert zowel lijndiensten (KLM, Ryanair), vakantiecharters (transavia.com, Onur Air, Sky Airlines, Fly Air, Corendon Airlines) als vrachtluchten (o.a. Cargolux, Turkish Airlines). De exploitant heeft plannen om op luchthaven Maastricht op grote schaal gespecialiseerde onderhoudsactiviteiten ("maintenance boulevard") te ontwikkelen.

Rotterdam

De luchthaven van Rotterdam ligt in de provincie Zuid-Holland, op ruim 7 kilometer van de stad Rotterdam. De toekomstige baanlengte is 2.200 meter (met een breedte van 45 meter en ILS landingssysteem), hetgeen voldoende is om vliegtuigen van ICAO categorie C te ontvangen. De openingstijden van luchthaven Rotterdam zijn van 08.00u tot 18.00u. De maximale geluidsnorm bedraagt 65Ke. Jaarlijks passagiersvolume bedraagt ruim 1 miljoen (2006). Het stationsgebouw heeft de capaciteit om circa 4 miljoen passagiers op jaarbasis af te handelen. Rotterdam Airport is 100% eigendom van de Schiphol Group.

Luchthaven Rotterdam wordt door KLM Cityhopper gebruikt voor vluchten naar Londen Heathrow en door VLM voor verschillende bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. Verder voeren Onur Air, Inter Airlines en transavia.com vluchten uit naar Turkije en verschillende vakantiebestemmingen.

Twente

De luchthaven van Twente ligt in de provincie Twente, op ruim 6 kilometer van de stad Enschede. De twee banen (2.987 meter met breedte van 50 meter en 2.000 meter met breedte van 25 meter) kunnen vliegtuigen van ICAO categorie C ontvangen en met beperkingen categorie D. Het jaarlijkse passagiersvolume bedraagt bijna 51 duizend (2006).

Er worden geen lijndiensten uitgevoerd, maar transavia.com gebruikt de luchthaven voor vluchten naar vakantiebestemmingen. Daarnaast zijn er verschillende aanbieders van zakenvluchten actief.

Enschede Airport Twente (EAT) maakt gebruik van de militaire basis Twente. Op 31 december 2007 eindigt dit medegebruik doordat de basis sluit. De afgelopen 4 jaar is reeds gewerkt aan een civiele doorstart, maar de transitie fase zal vermoedelijk nog 2-3 jaar in beslag nemen.

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 12 september 2017 15:29
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Memo slots, selectiviteit en Lelystad
Bijlagen: Notitie slots LA en selectiviteit.docx

Dag 10.2.e

10. 11.1

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 8 september 2017 15:57
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: selectiviteit

Ha,

Omdat ik dat zelf prettig vind, heb ik mijn bijdrage in een korte notitie verwerkt. Daarbij ga ik ook in op enkele vragen waar mijn naam niet bij stond, aangezien daarin wel een juridische component zit.
Goed om het dinsdag te bespreken!

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: woensdag 6 september 2017 14:28
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>;
10.2.e) - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB
10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: selectiviteit

Ha 10.2.e ,

11.1

10.2.e

11.1

1
1
1

11.1

10.2.

Valt niet onder Wob verzoek

Valt niet onder Wob verzoek

1-

Groet, 10.2

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e minienn.nl>
Datum: dinsdag 05 sep. 2017 10:18 AM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e minienn.nl>
Onderwerp: selectiviteit

10.2

11.1

Groet,
10.2.e

10.2.e - BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:38
Aan: 1 DGB
Onderwerp: FW: Notitie slots LA en selectiviteit
Bijlagen: Notitie slots LA en selectiviteit.docx

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 13 september 2017 18:13
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>;
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Notitie slots LA en selectiviteit

10.2

Bijgaand de QA's irt vvr en slots mede nav overleg 10.2.e net dank aan de input van de geadresseerden.

11.1

Groet,
 10.2.e

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Agenda overleg selectiviteit
Bijlagen: Agenda overleg selectiviteit.docx

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 13 september 2017 17:01
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Agenda overleg selectiviteit

10. ,

Is dit wat je voor ogen hebt qua agenda tbv as vrijdag?

Afgestemd met 10.2.e

De qa's mbt slots-vvr voor intern gebruik komen later vanmiddag.

Groet,

10.2.e

Additioneel:

- 11.1
- 11.1
- 11.1
- 1
- 11.1
- 11.1
- 11.1
-

1

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
13 september 2017

- 4) WOB verzoek Volkskrant inzake alle documenten en correspondentie van
lenM met partijen m.b.t. selectiviteit vanaf 2013

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: amvb
Bijlagen: AMvB verkeersverdelingsregel augustus 2017 11.docx

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 18 september 2017 13:55
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: amvb

Van: - DGB
Verzonden: maandag 18 september 2017 13:52
Aan: † HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: amvb

10.2, heb jij voor mij de laatste versie van de vvr amvb svp?
Groet,
10.2.e

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:38
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Annotatie overleg 10.2. VVR
Bijlagen: Vragen LA aan lenM.docx; market approach LA_extract.pdf; Vragen lenM aan SPL.docx

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: zaterdag 2 september 2017 15:00
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Annotatie overleg 10.2.e VVR

10.2

Bijgaand de annotatie mbt verkeersverdeling tbv overleg met 1naandag 4 sept.
 Input van LVK 10.2.e is niet meer gekomen.

1

1

Groet,
 10.2.e

10.2.e - BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 18 september 2017 17:16
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Terugkoppeling enkele zaken VVR

Dag 10.2.e,

Ter informatie enkele zaken die betrekking hebben op de VVR.

11.1

11.1

Groet,
 10.2

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: maandag 18 september 2017 16:59
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Werksessie met SPL en LA over VVR/marktbenadering

Zoals al even besproken hebben we vrijdag werksessie afgesproken met SPL en LA. Idee is dat jullie en hun mensen zich een dag opsluiten om alle relevante thema's gestructureerd langs te lopen. Hoofdvragen die in ieder geval aan de orde moeten komen staan hieronder.

Afspraak is dat jij en 10.2.e dit snel gaan regelen en dat snel daarna 10.2.e en ik bij elkaar komen om te besluiten over vervolgstappen.

10.2

11.1

11.1

11.1

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Nota van Toelichting
Bijlagen: Nota van toelichting VVR SP.docx

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 18 september 2017 14:38
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e ;@minienm.nl>
Onderwerp: Nota van Toelichting

Dag 10.2.e

Hierbij tref je aan de laatste versie van de NvT. Er staan nog enkele PM-punten in.

Sommige van die punten kunnen nog niet worden ingevuld, omdat het nog te voltooien acties betreft (zoals internetconsultatie en procedure bij de EC).

Andere zaken kunnen al wel worden ingevuld, maar dat zou ik aan jou over willen laten.

Vul jij het aan? Daarna is het denk ik goed om dit aan 10.2.e voor te leggen en te bezien of zij zich erin kunnen vinden.

Vervolgens zo snel mogelijk alvast naar de vertalers sturen.

Aan artikelsgewijze toelichting wordt parallel gewerkt, maar aangezien het nog niet definitief is, en de tijd schaars is, heb ik dat nog niet gedaan.

Die kan dan worden nagezonden.

Groet,
10.2

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 22 september 2017 15:42
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2017/4068 De deadline voor uw recordactie in HPRM is verstreken, MR consultatie VVR

Ja klopt. Dat is gebeurd.

Groet,
10.2

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: vrijdag 22 september 2017 15:30
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e i@minienm.nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2017/4068 De deadline voor uw recordactie in HPRM is verstreken, MR consultatie VVR

oi 10.2,
 Heb net medeparaaf gegeven. Ik neem even aan dat de tekst van de nota en het ingevulde format met jou is afgestemd?

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: RM Administrator Productie [mailto:HelpdeskTRIM@minienm.nl]
Verzonden: vrijdag 22 september 2017 13:16
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RONDZENDMAP-2017/4068 De deadline voor uw recordactie in HPRM is verstreken, MR consultatie VVR

Opmerking:

Er staat een recordactie voor u klaar in HPRM. De deadline voor deze recordactie was 22-09-2017 om 13:05 en is verstreken. Open bijgevoegde bijlage om in HPRM de recordactie van record RONDZENDMAP-2017/4068 te kunnen uitvoeren.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de HPRM webclient gebruiken:
https://RM-Web.frd.shsdir.nl/HPRMWebClientClassic?uri=12729412&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--

Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door HPRM (01 Productie).
 Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e - BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 14:44
Aan: 10.2.e - HBJZ
CC: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag

Urgentie: Hoog

Dag 10.2.e

Toen 10.2.e en ik naar Schiphol gingen een paar weken geleden, is afgesproken dat er nog een keer een werksessie zou komen waarbij we de verschillende onderwerpen over de VVR nog eens door zouden nemen. Het ging om de punten die ik onderaan deze mail heb gevoegd. Die werksessie zou plaatsvinden met een paar medewerkers van DGB, van Schiphol (inclusief 10.2.e eventueel) en ikzelf van HBJZ. De afgelopen tijd is die bijeenkomst gepland en die vindt plaats aankomende vrijdag van 10 tot 13 uur.

11.
1

Hoe sta jij hierin? Ik hoor het graag!

Groet,
10.2.e

11.1

Van: - DGB
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 13:51
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: as vrij

Eens.

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - HBJZ <10.2.e@minienm.nl>
Datum: dinsdag 03 okt. 2017 1:39 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: as vrij

11.1

|

11.1

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 12:48
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: as vrij

10.2, is 10.2.e evt beschikbaar as vrij van 10-13u bij spl?

Ik gaf aan dat 10.2.9 een partner + 1 a 2 mw laat aanschuiven.

Overwegen waard om 10.2.e ook uit te nodigen?

zij willen ook perse 10. erbij. Niet eerst werksessie en dan een besluitvormende sessie maar dit in 1.

Ik spreek hier 10. zo over.

Groet,
10.2.e

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 16:39
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag

10.2.e

Ik ga zelf sowieso. Bij Schiphol staat de vraag nog uit of 10.2.e

10.2.e

ook

aanschuift.

Ik spreek 10.2.e morgen en zal het er dan over hebben.

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 16:31
Aan: 10.2.e - 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag

V

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 16:28
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag

Zag net dat overleg met 10. nu naar de maandag verschoven is.... Tja ik ben dus vrijdag 'vrij' om met jou mee te gaan als beleid erop staat..

Van: 10.2.e - HBJZ 10.2
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 16:18
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2 @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag

Hoi 10.2.
11.1

10.2.e

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 14:44
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: VVR-bijeenkomst bij Schiphol aanstaande vrijdag
Urgentie: Hoog

Dag 10.2.e

11.1

Groet,
10.

11.1

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 13:51
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e inienm.nl>
CC: 10.2.e - HBJZ @minienm.nl>
Onderwerp: RE: as vrij

Eens.

Verzonden met BlackBerry Work (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Datum: dinsdag 03 okt. 2017 1:39 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: as vrij

11.1

11.1

11.1

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - DGB

Verzonden: dinsdag 3 oktober 2017 12:48

Aan: 10.2.e 10.2.e [<@minienm.nl>](mailto:@minienm.nl)

Onderwerp: as vrij

10.2. is 10.2.e evt beschikbaar as vrij van 10-13u bij spl?

1 gaf aan dat 10.2. 3 partner + 1 a 2 mw laat aanschuiven.

Overwegen waard om 10.2.e ook uit te nodigen?

zij willen ook perse 10.2 erbij. Niet eerst werksessie en dan een besluitvormende sessie maar dit in 1.

☐ k spreek hier 10.2 zo over.

Groet,
10.2.e

47a

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx
Bijlagen: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 10 oktober 2017 13:34
Aan: 1 HBJZ 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl;
10.2.e GPO 10.2.e @rws.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl;
10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e
(Aurora) - 10.2.e @minienm.nl
Onderwerp: FW: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx

Allen,

Zie bijlage. Ter info. Ik weet niet wat de status van dit document is.

Groet
10.2.e

Van: 10.2.e (CS\ PPM) 10.2.e 1
0. @lvnl.nl]
Verzonden: dinsdag 10 oktober 2017 11:37 10.2.e
Aan: 10.2.e < @outlook.com .e 'RO\ ATMP)
10.2.e @lvnl.nl; 10.2.e @mindef.nl' 10.2.e 1 @mindef.nl; 10.2.e - DGB
10.2.e @minienm.nl; 10.2.e 0. @to70.nl; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienm.nl; 10.2.e 2. - BSK 10.2.e @minienm.nl
Onderwerp: FW: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx

Hoi allen,

Zie hierbij een eerste concept voor de openingstijden Lelystad. Dit kan nog niet met de stakeholders worden gedeeld.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e

CS | PPM

T: +31 10.2.e

E: 10.2.e @lvnl.nl

W: www.lvnl.nl

Van: 10.2.e S&P\ STRAT)
Verzonden: maandag 9 oktober 2017 16:16 10.
Aan: 10.2.e 'RO\ ATMP) 10.2.e 2.e @lvnl.nl; 10.2.e 'RO\ ATMP) 10.2.e @lvnl.nl;
10.2.e 'PRO\ ADIS) 10.2.e @lvnl.nl; 10.2.e 'PRO\ ADIS) 10.2.e @lvnl.nl;
10.2.e 'RO\ ATMP) @lvnl.nl; 10.2.e 'RO\ ADIS) 10.2.e @lvnl.nl;
10.2.e OPS\ OSD\ P&S @lvnl.nl; 10.2.e (CS\ PPM) 10.2.e @lvnl.nl; 10.2.e
10.2.e @tg.nl; 10.2.e @nlr.nl' 10.2.e 10.2.e @nlr.nl; 10.2.e @nlr.nl;
2. .e @nlr.nl;

10.2.e

10.2.e @nlr.nl>; 10.2.e S&P\ PERF) 10.2.e vlnl.nl>

Onderwerp: FW: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx

Beste POC's,

Hierbij het concept van de openingstijden Lelystad voor jullie WP's.

Groeten,

10.2.e

Van: 1CS\ PPM)

Verzonden: maandag 9 oktober 2017 16:02

Aan: 10.2.e (S&P\ STRAT) 10.2.e vlnl.nl>

Onderwerp: blokken indeling groot handelsverkeer 20171004RV.pptx

10.2.e

Dit is nog niet definitief vastgesteld, maar prima om nu vanuit te gaan.

Groet,

10.2.e

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: woensdag 18 oktober 2017 13:56
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Ter info: maandag 30 oktober naar EC

Dag 10.2.e

Van 1 kreeg ik een agendaverzoek om op 30 oktober weer naar Brussel (DG Move) te gaan om de VVR te bespreken. De afspraak staat van 11.30 tot 13.30 uur.

Ik heb nog geen agenda of specifieke besprekpunten ontvangen. Volgens mij gaat het meer om een toelichtend gesprek; er zijn de afgelopen tijd behoorlijk wat stukken naar de EC gestuurd.

11.1

Eerder had je aangegeven misschien een keer mee te gaan. Volgens mij gaat 10. deze keer niet mee. Ik hoor graag wat je handig vindt en houd me hoe dan ook aanbevolen voor eventuele punten om mee te nemen.

Overigens is de MR akkoord gegaan met internetconsultatie van de VVR. Die gaat plaatsvinden vanaf 30 oktober. Je ontvangt deze week nog een bijgewerkte versie van de NvT. 10. had 10.2.e wat opmerkingen meegegeven en die worden verwerkt.

Groet,
10.2



10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: woensdag 18 oktober 2017 14:19
Aan: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: Ter info: maandag 30 oktober naar EC
Bijlagen: nota van toelichting vvr (002) (004) (002) (002).docx

10.2.e,
11.1

Er zijn best wat versies van de NvT geweest inmiddels... Ik heb de meest recente versie in de bijlage gevoegd. Die wordt nog aangepast.

Ik zal een vergaderverzoek versturen.

Groet,
10.2

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: woensdag 18 oktober 2017 14:14
Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Ter info: maandag 30 oktober naar EC

11.1

Groet,
10.1

Van: 10.2.e - HBJZ 10.2.e
Verzonden: woensdag 18 oktober 2017
Aan: 10.2.e - 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Ter info: maandag 30 oktober naar EC

Dag 10.2.e

Van 10.2.e kreeg ik een agendaverzoek om op 30 oktober weer naar Brussel (DG Move) te gaan om de VVR te bespreken. De afspraak staat van 11.30 tot 13.30 uur. Ik heb nog geen agenda of specifieke besprekpunten ontvangen. Volgens mij gaat het meer om een toelichtend gesprek; er zijn de afgelopen tijd behoorlijk wat stukken naar de EC gestuurd.

11.1
11.1

Eerder had je aangegeven misschien een keer mee te gaan. Volgens mij gaat 10. deze keer niet mee. Ik hoor graag wat je handig vindt en houd me hoe dan ook aanbevolen voor eventuele punten om mee te nemen.

Overigens is de MR akkoord gegaan met internetconsultatie van de VVR. Die gaat plaatsvinden vanaf 30 oktober. Je ontvangt deze week nog een bijgewerkte versie van de NvT. 10. had 10.2.e wat opmerkingen meegegeven en die worden verwerkt.

Groet,
10.2

10.2.e

- BSK

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 12:39
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Planning VVR
Bijlagen: planning VVR 20171102.docx

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 2 november 2017 16:58
Aan: 10.2.e - minienm.nl>
Onderwerp: Planning VVR

10.2

Bijgaand de VVR planning tot 1 april 2019 met 1 opmerking van
Groet,
10.2.e

terbij zoals besproken vanmiddag.

20	Corendon Dutch Airlines B.V. (M.P. Boogerd)
21	ATR
22	Slichting red de veluwe
23	ANVR (drs. W.W. Schut)
24	easyJet 10.2.e
25	I10.2
26	Lufthansa (drs Yanki Purşin)
27	Vueling (Mrs. M.A. Ramis Bernad)
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	

[illegible]

[illegible]

[illegible]

10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer 10.2
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
020 - 10.2.e	039-2017-D CD	--	
	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
	10.2.e	--	6 december 2017

Betreft: internetconsultatie - concepten verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol en Lelystad Airport: reactie Royal Schiphol Group

Geachte heer 10.2.e

Hierbij stuur ik u de reactie namens Royal Schiphol Group ("RSG"), inclusief Schiphol Nederland B.V. en N.V. Luchthaven Lelystad als exploitanten van Amsterdam Schiphol Airport ("AMS") en Lelystad Airport ("LEY"), op de concepten voor een verkeersverdelingsregel tussen AMS en LEY.

RSG heeft met belangstelling kennisgenomen van de concepten. Hieronder geeft RSG op hoofdlijnen haar reactie. RSG is zich ervan bewust dat het concepten betreffen die nog aan een uitgebreid traject worden onderworpen (internetconsultatie, parlementair, Raad van State, Europese Commissie, etc.) en ook nadere toetsing, overweging en uitwerking zullen volgen. Daarom beperkt RSG zich tot enkele kernpunten en zij is graag bereid tot nader overleg om het Ministerie te ondersteunen bij het verdere traject. Uiteraard hecht ook RSG er grote waarde aan dat - als het instrument van de verkeersverdeling zou moeten worden ingezet - dit een houdbare, effectieve en voor alle partijen werkbaar verkeersverdelingsregel zou zijn. Verder merkt RSG op dat haar commentaar is ingestoken vanuit de positie van de betrokken luchthavens (en RSG als groep), maar dat vanzelfsprekend de beoordeling van de concepten door de luchtvaartmaatschappijen eveneens van cruciaal belang zal zijn; uiteindelijk is ook in het belang van RSG dat de luchtvaartmaatschappijen met een eventuele verkeersverdelingsregel uit de voeten kunnen.

Algemeen

RSG onderschrijft de keuze van het Ministerie voor de verkeersverdelingsregel als subsidiair instrument, voor het geval de marktbenadering van RSG niet zou blijken te werken. RSG is met het Ministerie van oordeel dat waar mogelijk marktwerking wordt ingezet en publiekrechtelijke sturing alleen wordt ingezet waar dat moet. RSG zal zich - in overleg met het Ministerie, luchtvaartmaatschappijen en alle andere stakeholders - maximaal inspannen voor de marktbenadering.

Bladnummer

2 / 4

Datum

6 december 2017

Tevens constateert RSG dat in de concepten rekening is gehouden met een aantal voor RSG essentiële punten – die ook zijn opgenomen in het Ondernemingsplan voor LEY en de marktbenadering – waaronder:

- het pas in werking doen treden van de verkeersverdelingsregel wanneer de marktbenadering van RSG niet zou blijken te werken (zie hierna over hoe dat te bepalen);
- het vooralsnog niet toepassen van slotcoördinatie op LEY;
- het principe van uitplaatsing van vakantievluchten vanuit AMS naar LEY, conform het Aldersakkoord, de mainportfunctie van AMS (zie hierna nader over de invulling) en de strategische positie en het doel van LEY, zoals verwoord in het Ondernemingsplan;
- het uitgangspunt om verplaatsing te bewerkstellingen op basis van objectieve en non-discriminatoire criteria;
- rekening houden met het ingroeischema van LEY en voorkomen dat meer zou worden verplaatst vanaf AMS dan op LEY kan worden geacommodeerd;
- ook vanuit AMS rekening te houden met waar de grootste 'winst' voor wat betreft vakantievluchten kan worden behaald;
- rekening houden met flexibiliteit op LEY door de tijdstippen van vluchten niet één op één te koppelen aan de slots op RSG en door ook mogelijk te maken dat vanaf LEY andere (vakantie)bestemmingen worden gevlogen dan op basis van het vrijvallende slot;
- het onderkennen van het belang van de opbouw van historische rechten, door toepassing van grandfathering;
- de mogelijkheid om criteria en bestemmingen aan te passen als omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Tegelijkertijd ziet RSG vanuit de optiek van de luchthavens wel een aantal belangrijke aandachtspunten, die nadere overweging en uitwerking vragen. Zonder naar uitputtendheid te streven benoemt RSG hierna een aantal kernpunten.

Moment van inzetten marktbenadering

Zoals hiervoor aangegeven onderschrijft RSG de keuze voor de verkeersverdelingsregel als subsidiair instrument, inzetbaar voor het geval de marktbenadering van RSG niet zou blijken te werken. In de concepten is dit ook vervat. Echter, daaraan is in de bepalingen over inwerkingtreding reeds direct de datum van 1 april 2019 gekoppeld. Hoewel ook RSG het belang van tijdige duidelijkheid - voor haarzelf en de markt - onderschrijft, is ook van belang flexibiliteit in te bouwen, teneinde rekening te kunnen houden met ontwikkelingen. In plaats van het op voorhand vastleggen op een bepaalde datum dient wat RSG betreft daarom te worden uitgegaan van een inwerkingtreding bij koninklijk besluit.

RSG acht verder van belang om vooraf duidelijk te maken door wie, wanneer en op basis van welke criteria zal worden besloten om het instrument van de verkeersverdelingsregel in te zetten. In het begeleidende schrijven en de nota van toelichting bij de concept-AMvB zijn hieraan reeds enkele woorden gewijd, maar het zou wenselijk zijn indien dit nader wordt geconcretiseerd.

Brede mainportdoelstelling

In de concept-documenten wordt voorgesteld om de vrijgekomen capaciteit op AMS exclusief beschikbaar te stellen voor intercontinentaal verkeer en feeder-verkeer. RSG onderschrijft het belang van de inzet van de vrijgekomen capaciteit voor mainportgebonden verkeer, maar hecht eraan uit te gaan van de bredere mainport-doelstelling zoals die ook in het kader van Shared Vision is verwoord, niet enkel intercontinentaal of feeder-verkeer.

Flexibiliteit - ruimte voor inzet bij onvoldoende verplaatsing

Uitgaande van de concept-stukken mogen op LEY enkel vluchten worden gefaciliteerd die (i) zijn vrijgevallen door het verbod op AMS, dan wel (ii) waarvoor historische slots zijn opgegeven. Dit sluit aan bij het oogmerk van verplaatsing dat ook in de marktbenadering is vervat. Zoals in de consultatiestukken wordt onderkend, bestaat echter het risico dat luchtvaartmaatschappijen niet hun vakantievluchten zullen verplaatsen, maar de betreffende vakantievluchten zullen staken en dan deze dan ook niet vanaf LEY uitvoeren. Dan kunnen nog wel vluchten worden gefaciliteerd op LEY op basis van het opgeven van historische slots, maar - aangezien de verkeersverdelingsregel per definitie pas zal worden toegepast indien de marktbenadering (die uitgaat van opgeven historische slots) niet heeft gewerkt en gezien het belang van historische slots op AMS - is de vraag of die tweede stap nog veel zou opleveren. Daarmee zou - als onverkort wordt vastgehouden aan exclusief gebruik door rechtstreeks verplaatst verkeer - onderbenutting van LEY ontstaan. Teneinde onderbenutting van LEY of andere ongewenste effecten van de verkeersverdelingsregel te kunnen redresseren wanneer deze zouden optreden verzoekt RSG om flexibiliteit in te bouwen, bijvoorbeeld door mogelijk te maken de verkeersverdelingsregel - of delen daarvan - zo nodig worden geschorst of buiten werking gesteld, dan wel in dat geval toe te staan dat op LEY ook andere dan rechtstreeks 'verplaatste' capaciteit te accommoderen, uiteraard onder behoud van prioriteit van vluchten die zijn verplaatst op grond van de verkeersverdelingsregel.

Flexibiliteit - tijdvakken en bestemmingen

De verkeersverdelingsregel is vervat in een algemene maatregel van bestuur (AMvB), waarbij nadere uitwerking deels bij ministeriële regeling plaatsvindt. RSG kan zich op zichzelf goed vinden in een dergelijke getrapte benadering. Tegelijkertijd vraagt RSG zich af of het niveau van de ministeriële regeling niet te statisch zal zijn om rekening te houden met ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld (plotselinge) verschuivingen in vakantiebestemmingen als gevolg van politieke instabiliteit of verhoogd dreigingsniveau. Daarbij merkt RSG op dat de luchtvaart een dynamische markt is, waarbij enerzijds de markt zich snel kan ontwikkelen, maar tegelijkertijd (net als luchtvaartmaatschappijen) luchthavens en andere betrokkenen (zoals LVNL) tijd nodig hebben om zich voor te bereiden en te plannen. Overweging verdient elementen als de bestemmingenlijst en de tijdvakken periodiek te herzien en waar nodig tussentijds - bij ministerieel besluit - te kunnen wijzigen, bijvoorbeeld als sneller naar andere tijdvakken moet worden opgeschakeld om effectieve verplaatsing te bewerkstelligen; teneinde te voorkomen dat onzekerheid van bezwaar- en beroep zou kleven aan de betreffende ministeriële besluiten zouden deze zekerheidshalve op de negatieve lijst bij de Algemene wet bestuursrecht kunnen worden geplaatst.

Rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van gebruik slots

In de concept-documenten wordt de verantwoordelijkheid voor het enkel toekennen van capaciteit op LEY wanneer (kort gezegd) sprake is van verplaatst verkeer, gelegd bij LEY. Of aan die voorwaarde voor het kunnen verkrijgen van capaciteit is voldaan is echter gekoppeld aan de invulling van slots op AMS, dan wel het opgeven van historische slots. Dat is een aspect waarover LEY (en overigens AMS vanuit de slotregelgeving) niet gaat. Op grond van de concept-AMvB dient informatie daarover ook aan het Ministerie te worden verstrekt. Het is ook (alleen) het Ministerie dat kan handhaven op niet-naleving van de verkeersverdelingsregel. De bepaling of recht bestaat op capaciteit op LEY zou dan ook moeten worden belegd bij het Ministerie, dan wel een door het Ministerie aan te wijzen onafhankelijke instantie.

Afronding

RSG constateert dat het Ministerie veel werk heeft gestoken in de voorbereiding van de concepten en constateert dat daarbij ook diverse elementen die zij onderschrijft - en ook in het Ondernemingsplan van LEY en de marktbenadering zitten - zijn meegenomen. RSG waardeert

Bladnummer

4 / 4

Datum

6 december 2017

het ook dat zij - en andere stakeholders - worden betrokken bij de totstandkoming van een verkeersverdelingsregel. RSG heeft zoals hiervoor aangegeven een aantal belangrijke aandachtspunten. Dit is ook niet onlogisch gezien de complexe en weerbarstige problematiek rondom verplaatsing en het voorgestelde (subsidiare) instrument van de verkeersverdelingsregel.

RSG beschouwt deze consultatie dan ook als een volgende stap in een nog verdergaand traject van overdenking, invulling en uitwerking van de concept-verkeersverdelingsregel voor het geval dat deze wordt ingezet. Ook in de toekomst blijft RSG graag nauw in overleg met het Ministerie en ondersteunt zij het Ministerie graag bij dit verdere traject. Ondertussen blijft zij - in overleg met het Ministerie en andere stakeholders - zich maximaal inspannen voor de marktbenadering.

Hoogachtend, 10.

10.2.e

2 e

**easyJet response to the proposed
Traffic Distribution Rule at Schiphol**

I. Introduction

1. This is easyJet's response to the Ministry of Infrastructure's consultation on the proposed introduction of a Traffic Distribution Rule between Amsterdam Airport Schiphol and Lelystad Airport. The Ministry's proposal differs from the proposal shared with the airline industry earlier this year, which was based on the Selectivity Criteria agreed in the Alders table. However, like the previous rule it would only allow for 'selective growth' at Schiphol, focussing on intercontinental traffic and feeder flights. The key difference with the new proposal is that the Ministry has designated certain routes as 'leisure' destinations which would be moved to Lelystad. The impact of this change has not been discussed with users and would have significant implications for easyJet's operations.
2. easyJet is the second largest airline at Schiphol, 10.1.c., 10.2.g
which is the only airport we fly to in the Netherlands.
10.1.c., 10.2.g
3. We also see a much wider impact from the introduction of such a rule, with reduced airline competition in the Netherlands denying passengers important benefits in terms of choice of airlines, fares and destinations. Both the Dutch economy and vast areas across Europe would also be negatively affected.
4. easyJet fails to see any justification for such a measure which would have far-reaching consequences, particularly when alternatives exist which could ensure better use of Schiphol's scarce capacity while addressing environmental concerns and preserving the benefits of competition for passengers and the economy. We are therefore strongly opposed to the introduction of such a rule and call on the government to consider alternative steps which should in any case be taken in the first instance, in line with to European regulation, before considering such a drastic measure that would be detrimental to passengers and the economy.
5. Furthermore, we note that the very possibility of introducing such a rule from 1st April 2019 will have consequences for the airline industry as early as Spring 2018 since this is when flights will be scheduled for the summer 2019 season. Since it is unlikely that airlines will have legal clarity over the introduction of the rule by then, we urge the government to withdraw the proposed introduction of the rule.
6. Not only do we challenge the objective of the rule, but we also question how Lelystad can be considered a viable alternative to Schiphol. We also set out below our assessment of the proposed rule on easyJet's operations and on competition in the

Netherlands as a whole and our views on alternative measures which would better address the capacity constraints and environmental concerns at Schiphol.

II. Objective of the Traffic Distribution Rule

7. The proposed Traffic Distribution Rule would be implemented within the 500,000 annual movement cap, which was imposed at Schiphol in 2008 for environmental reasons. However, the rule has not been designed to deliver environmental benefits. Instead, the objective of the Dutch government is to implement 'selective growth' at Schiphol, with the aim of protecting the national carrier and its hub operations as set out in the Ministry's Explanatory Memorandum¹.

a) Environment

8. The 500,000 movement cap at Schiphol was established during the Alders Table which brought together Schiphol, KLM, the Dutch government and local residents. The cap was set on the basis of an agreement with local residents and is due to remain in place until 2020 after which growth in movements is to be determined in accordance with a 50/50 rule, whereby any environmental gain would be shared equally between local residents and the aviation industry. However, the underlying environmental factors that determined the level of the movement cap have never been disclosed.
9. In fact, alongside the extra-legal regime, captured by the Alders agreement, is a legal requirement for managing noise at Schiphol which is contained in the Annex 3 of the Airport Traffic Ruling Schiphol (Luchthaven Verkeersbesluit Schiphol). This refers to a maximum permitted noise in decibels, which is the applicable norm for noise restrictions in accordance with Regulation 598/2014 on the establishment of rules and procedures for the introduction of noise-related operating restrictions and with the Environmental Noise Directive 2002/49. The 500,000 movement cap appears to be at odds with the Airport Traffic Ruling Schiphol since, even though noise has diminished significantly since 2008, the cap has remained unchanged.
10. The Environmental Noise Directive requires Member States to prepare and publish noise maps and noise management action plans every 5 years. We understand that the Dutch government is now due to update its Action Plan. However, the latest Environmental Impact Assessment (MER) study on noise at Schiphol, conducted in 2017, has not been disclosed since it was based on an outdated calculation model. It is now being repeated by the airport using the most recent European standard (ECAC Doc 29).
11. We also note that Article 5 of Regulation 598/2014 states that Member States should ensure that the 'Balanced Approach', based on ICAO principles, is adopted in respect of aircraft noise management at those airports where a noise problem has been identified. To that end, they shall ensure that:
 - a. the noise abatement objective for that airport, taking into account, as appropriate, Article 8 of, and Annex V to, Directive 2002/49/EC, is defined;

¹ <https://www.internetconsultatie.nl/verkeersverdelingsregel/document/3139>

- b. measures available to reduce the noise impact are identified;
 - c. the likely cost-effectiveness of the noise mitigation measures is thoroughly evaluated;
 - d. the measures, taking into account public interest in the field of air transport as regards the development prospects of their airports, are selected without detriment to safety;
 - e. the stakeholders are consulted in a transparent way on the intended actions;
 - f. the measures are adopted and sufficient notification is provided for;
 - g. the measures are implemented; and
 - h. dispute resolution is provided for.
12. We believe that a recent court ruling which has challenged the legal basis of the maximum 32,000 night slots within the 500,000 cap, given that the cap constitutes a non-statutory agreement outside the scope of the EU Slot Regulation², may also be relevant. It appears that the ruling has implications for the legal basis of the 500,000 movement cap within which the Traffic Distribution Rule would be implemented.

b) Protecting the hub function at Schiphol

13. The government has clearly stated that its objective in introducing the Traffic Distribution Rule is to implement its policy of 'selective growth' at Schiphol. As stated in the Explanatory Memorandum, "[t]he cabinet therefore sees preserving and strengthening Schiphol's hub function as an essential public interest which should be guaranteed. The cabinet also sees the protection of so-called captive users – from the perspective of competition – as a public interest."³
14. This policy has stemmed from the discussions within the Alders Table which led to the definition of the Selectivity Criteria to categorise traffic at Schiphol in order to prioritise traffic deemed essential for the Mainport. Pursuit of this policy has given rise to competition risks at Schiphol, as established recently by the ACM which recently issued a draft decision⁴ following a four-year investigation into cooperation between KLM and Royal Schiphol Group (RSG). This is relevant context since the investigation has revealed:
- "In the contacts between KLM and RSG, KLM's and SkyTeam partners' relative position at Schiphol Airport – in the ratio of 70 percent for KLM and SkyTeam partners and 30 percent for other airlines – is regularly discussed" – paragraph 26.
 - Maintaining a 70% share of traffic for KLM and SkyTeam was the "starting point in the requirements for the layout of the airport" – paragraph 36.

² Point 4.8 of the Judgement, at <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBNHO:2017:4185>

³ <https://www.internetconsultatie.nl/verkeersverdelingsregel/document/3139>

⁴ <https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/2017-10/ontwerpbesluit-toezeggingen-klm-en-royal-schiphol-group-2017-10-12.pdf>

15. The ACM does recognise in its findings (paragraph 41) that "[i]n addition to KLM and SkyTeam partners, other airlines contribute to network quality. LCC and Middle East hub carriers can encourage airline competition, thereby ensuring lower prices or new concepts for passengers at Schiphol."
16. The ACM also disclosed in its draft decision (paragraph 82) that it had investigated whether KLM and its partners' positions at Schiphol had been protected on the basis of aircraft movements. We note that for 2017, Schiphol unilaterally declared capacity below the 500,000 movement cap at 498,749 .

III. Lelystad airport – facilities, access and environmental impact

17. Lelystad airport is a General Aviation airport which is due to be operational from 1st April 2019, although "viable operations" are only expected to be achieved from 2028⁵. The airport currently has a 1,250 metre runway, which is being extended to 2,400 metres to accommodate narrow-body aircraft, and a terminal which is being renovated to handle four A320 size aircraft simultaneously⁶. Within its business plan, Lelystad would have four aircraft stands.⁷
18. Plans to develop the airport, according to the Business plan⁸ and updates from government and Schiphol, are as follows:

Year	Movements	Passengers	Required facilities	Investments (2013 prices)
2019 (initially 2018)	4,000		Construction of runway, taxiways, apron, air traffic control systems, a terminal and parking facilities	€58m
2023	10,000	1.5m	Expansion of taxiways, apron, terminal and parking facilities	€12m
2033	25,000	3.7m	Expansion of taxiways, apron, terminal and parking facilities	€20m
2033-2043	45,000	6.7m		

a) Movements and capacity at Lelystad

19. With capacity of 4,000 movements in its first year of operations, Lelystad will not offer a viable alternative airport to Schiphol for airlines or their passengers from 1

⁵ <https://news.schiphol.com/development-of-lelystad-key-to-growth-of-schiphol/>

⁶ <http://www.scramble.nl/airfield-guide/lelystad>

⁷ http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/spl_sq_lelystad_ondernemingsplan.pdf

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/04/08/ondernemingsplan-lelystad-airport>

April 2019. As the table above shows, the capacity and facilities offered at Lelystad are unlikely to offer a credible alternative for most airlines flying to tourist destinations from Schiphol for many years and significant investment to current infrastructure is still required.

20. Questions remain as to how the interaction of the flight paths for Schiphol and Lelystad will be managed. Whilst a temporary solution was found, the full reorganisation of Dutch airspace can only be fully completed by 2023 according to the Government⁹.
21. It is worth noting that in 2016 the European Commission accepted the French authorities' view, when revising the Traffic Distribution Rule at Orly, that the infrastructure at Le Bourget was better adapted to accommodate smaller aircraft. Directing any commercial services, scheduled services or any non-scheduled services on large aircraft to Le Bourget would require prior investment in order to adapt the infrastructure to those types of services¹⁰.
22. As a first step, we believe that Lelystad should be developed as a standalone airport with its own strategy for attracting airlines, rather than introducing a Traffic Distribution Rule. This includes allowing sufficient movements at Lelystad for it to accommodate airlines moving from Schiphol.

b) Marketing policy at Lelystad

23. The Traffic Distribution Rule is only due to be implemented if marketing incentives fail to attract sufficient airlines to Lelystad. Incentives are expected to be offered to first movers, as well as support for advertising. Schiphol has said that it would be willing to offer attractive packages but the terms of any marketing deals would be confidential.
24. Expected revenues in the Business Plan for 2024 suggest a Passenger Service Charge of about €8 per passenger. This compares to a Passenger Service Charge of €11.34 at Schiphol. In previous airline reward programmes, a discount of 50% off the Passenger Service Charge has been offered for new routes.
25. However, the very existence of the measure before Lelystad opens could hinder the airport's development since Schiphol airlines would be given priority at Lelystad.

⁹ <https://fd.nl/economie-politiek/1227375/versnelde-herindeling-van-druk-nederlands-luchtruim-wordt-helse-klus>

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32016D0707>

Airport charges A320	Schiphol 2017	Lelystad
Passenger Service Charge - per departing local passenger - per departing transfer passenger	11.34 4.76	€8
Security charge - per departing local passenger - per departing transfer passenger	10.08 5.64	€15 ¹¹
Landing and take-off (per 1,000 kg) - Connected handling - Disconnected handling	3.73 2.98	€0.75 (per passenger) ¹²
Parking (per 1,000 kg per 24 hours)	1.30	

c) Access

26. There is no direct public transport connection to Lelystad airport. In fact, there is no railway station at Lelystad airport.

Rail

27. Lelystad railway station, which links to Amsterdam, is only reachable from Lelystad airport after a 15-minute journey by bus which runs once an hour and only runs during peak times¹³. There are plans to increase the bus frequency to twice an hour¹⁴. The train time from Lelystad to Amsterdam central station is then 40 minutes at best.
28. Depending on the time of arrival, the trip from Lelystad airport to Amsterdam might be more than the 90-minute limit set out in EU Regulation 1008/2008. There is therefore currently no adequate infrastructure and the transport connections available are certainly not equivalent to Schiphol which has a train to Amsterdam city centre every seven minutes which takes 15 minutes.
29. The train time from Lelystad to Schiphol airport is 47 minutes.

Road/Bus

30. While improved access by road is being planned, we note that Lelystad will only get an additional access road, which will be connected to the A6 highway and Schiphol, in 2020. It currently takes about an hour to reach Lelystad by car from Amsterdam Central and from Schiphol.
31. A dedicated bus stop is also planned for Lelystad train station, with dedicated bus lanes, but busses will still only serve the airport twice an hour. Whilst there are plans to adapt the bus schedule based on flight patterns, this will be an infrequent service

¹¹ page 55 http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/spi_sq_lelystad_ondernemingsplan.pdf

¹² page 55, http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/spi_sq_lelystad_ondernemingsplan.pdf

¹³ https://9292.nl/reisadvies/lelystad_luchthaven-vliegveld-lelystad/station-amsterdam-centraal/vertrek/2017-11-22T1903

¹⁴ <https://www.flevoland.nl/dossiers/lelystad-airport/betere-bereikbaarheid>

and it is unclear how it will deal with unforeseen events such as flight delays and cancellations.

d) Environmental impact

32. As mentioned above, the proposed Traffic Distribution Rule has been designed without any consideration of environmental objectives. We note that the airspace will need to be managed to accommodate flights arriving and departing from the two airports. The interaction of the traffic flows will have consequences for flight paths, with aircraft having to potentially fly at lower altitude which would cause more rather than less disturbance for local residents.
33. Residents have expressed serious concerns about noise, particularly due to aircraft approaching at low altitude, and 68,000 individuals signed a petition against the development of the airport and which was sent to Parliament in September 2017¹⁵. We are aware that a group of residents has now suggested that the opening of Lelystad is delayed until the airspace issues are resolved¹⁶. In the meantime, we are also awaiting the outcome of the Environmental Impact Assessment study and the Netherlands' updated Action Plan.
34. We note that the French authorities, when examining traffic distribution rules at Orly, took into consideration the environmental impact on residents, arguing that scheduled services and services on large aircraft in Le Bourget would affect local residents.

IV. Impact of the TDR on competition at Schiphol

a) 10.1.c., 10.2.g

35. 10.1.c., 10.2.g

¹⁵ <https://nos.nl/artikel/2192607-68-000-handtekeningen-tegen-vliegroutes-van-lelystad-airport.html>

¹⁶ <https://nos.nl/artikel/2205472-bewoners-eerst-luchtruim-op-orde-dan-pas-vliegen-vanaf-lelystad.html>

¹⁷ <https://www.internetconsultatie.nl/verkeersverdelingsregel/document/3144>

10.1.c., 10.2.g

10.1.c., 10.2.g

b) Impact on wider competition

44. The table below shows the destinations designated as 'leisure' routes by the Traffic Distribution Rule, with the number of carriers on each of these routes. Of the 89 designated routes, 29 are currently unserved by Schiphol and 34 are only served by one carrier at present. 10.1.c., 10.2.g

10.1.c., 10.2.g

Destination	Country	Airport Code	Carriers	Destination	Country	Airport Code	Carriers
Lanzarote	Spain	ACE	3	Larnaca	Cyprus	LCA	1
Izmir	Turkey	ADB	0	Lourdes	France	LDE	0
Agadir	Morocco	AGA	1	Almeria	Spain	LEI	1
Malaga	Spain	AGP	6	Linz	Austria	LNZ	0
Al Hoceima	Morocco	AHU	1	Gran Canaria	Spain	LPA	2
Ajaccio	France	AJA	1	Limnos	Greece	LXS	0
Karpathos	Greece	AOK	0	Menorca	Spain	MAH	1
Kayseri	Turkey	ASR	0	Mytilini	Greece	MJT	1
Antalya	Turkey	AYT	0	Naples	Italy	NAP	2
Belfast Intn'l	UK	BFS	1	Nador	Morocco	NDR	4
Bodrum	Turkey	BJV	0	Ohrid	FYRoM	OHD	1
Burgas	Bulgaria	BOJ	3	Oibia	Italy	OLB	2
Bari	Italy	BRI	1	Porto	Portugal	OPO	4
Corfu	Greece	CFU	3	Oujda	Morocco	OUD	1
Chania	Greece	CHQ	1	Pon. Delgada	Portugal	PDL	0
Chambéry	France	CMF	1	Plovdiv	Bulgaria	PDV	0
Casablanca	Morocco	CMN	2	Paphos	Cyprus	PFO	1
Catania	Italy	CTA	4	Porto Santo	Portugal	PIX	0
Dubrovnik	Croatia	DBV	3	Palma Mallorca	Spain	PMI	4
Dalaman	Turkey	DLM	0	Palermo	Italy	PMO	1
Kefalonia	Greece	EFL	1	Pisa	Italy	PSA	1
Bergerac	France	EGC	0	Pula	Croatia	PUY	1
Faro	Portugal	FAO	2	Preveza	Greece	PVK	1
Funchal	Portugal	FNC	2	Marrakech	Morocco	RAK	1
Fuerteventura	Spain	FUE	3	Reus	Spain	REU	1
Grenoble	France	GNB	0	Rhodes	Greece	RHO	3
Girona	Spain	GRO	2	Marsa Alam	Egypt	RMF	0
Gazipasa	Turkey	GZP	0	Rimini	Italy	RMI	0
Heraklion	Greece	HER	2	Rovaniemi	Finland	RVN	0
Hurghada	Egypt	HRG	0	Istanbul SAW	SAW	SAW	0
Ibiza	Spain	IBZ	5	Sant. Compostela	SCQ	SCQ	1
Innsbruck	Austria	INN	1	Thessaloniki	Greece	SKG	1
Ivalo	Finland	IVL	0	Samos	Greece	SMI	1
Chios	Greece	JKH	0	La Palma	Spain	SPC	1
Mykonos	Greece	JMK	1	Split	Croatia	SPU	2
Skiathos	Greece	JSI	0	Seville	Spain	SVQ	1
Santorini	Greece	JTR	1	Salzburg	Austria	SZG	2
Kuusamo	Finland	KAO	0	Terceira	Portugal	TER	0
Kos	Greece	KGS	2	Tenerife Sur	Spain	TFS	3
Kithira	Greece	KIT	1	Tivat	Montenegro	TIV	0
Kalamata	Greece	KLX	1	Tanger	Morocco	TNG	2
Kittila	Finland	KTT	0	Volos	Greece	VOL	1
Katowice	Poland	KTW	1	Verona	Italy	VRN	1
Kavala	Greece	KVA	0	Zakynthos	Greece	ZTH	2
Konya	Turkey	KYA	0				

45. 10.1.c., 10.2.g

49. We note that evidence from the introduction of a similar rule at Milan Linate airport in 2000 demonstrates the harm that such measures can bring to airline competition, passengers and economic growth.

V. Impact of the Traffic Distribution Rule on destinations served from Amsterdam

50. The Dutch government states that Schiphol's network of intercontinental destinations can only be guaranteed by Schiphol acting as a hub. As a result of designating the 89 destinations from Schiphol as 'leisure' destinations, which would be moved to Lelystad if the Traffic Distribution Rule was introduced:

- i) Certain European countries would not be served at all from Schiphol e.g. Cyprus.
- ii) Almost the entire territory of other European countries would be excluded:
 - All destinations to Bulgaria except Sofia
 - All destinations to Croatia except Zagreb
 - All destinations to Greece except Athens

10.1.c., 10.2.g

- All destinations to Portugal except Lisbon
 - Southern Italy
 - Most Spanish airports, except Madrid, Barcelona, Alicante, Bilbao and Valencia. It is unclear why the last 3 airports are not designated as leisure destinations since their distance from Amsterdam would suggest they should not be served from Schiphol under the rule. 10.2.g
- iii) Certain remote territories would also be captured by the rule:
- Corsica in France
 - All Greek islands
 - Sicily and most of Sardinia 10.2.g in Italy
 - The Balearic and Canary islands in Spain
 - Madeira and the Azores in Portugal
- iv) Important cities and financial centres would not be served from Schiphol:
- Belfast BFS 10.2.g
 - Naples
 - Thessaloniki
51. Of these destinations, 10.2.g, 10.1.c. and there are 34 destinations which are currently served by only one carrier from Schiphol.
52. The Ministry asserts that the hub operation would disappear if unprotected. However, its concerns are unsubstantiated. In fact, research has shown that the impact that transfer traffic has on making a larger number of routes viable at Schiphol is relatively small. In a report, SEO finds that even in their "medium" scenario, where 20% of flights from the hub carrier disappear, around 3.3% of origin/destination (O/D), or point to point, passengers do not fly at all anymore²⁵.
53. It is clear that if airlines choose to avoid the cost of split operations, close their 'leisure' routes or are prevented from launching new routes then there is a real risk of certain destinations no longer being served from Schiphol. As a result, the Netherlands could be faced with lower rather than increased connectivity and less choice for the Dutch passenger in terms of airlines, fares and destinations.
54. Evidence from the introduction of a traffic distribution rule at Milan Linate showed that passengers continued to favour Linate airport over Malpensa. This led to Alitalia closing its Malpensa hub, which in turn led to a decrease in traffic in Malpensa.²⁶

²⁵ SEO Economics (2015) "The Economic Impact of the Hub Function at Schiphol"

²⁶ Redondi, Traffic Distribution Rules in the Milan Airport System – Effects and Policy Implications, Journal of Transport Economics and Policy, September 2013, <http://www.ingentaconnect.com/content/ise/jtep/2013/00000047/00000003/art00011?crawler=true>.

Economic impact

55. Schiphol plays a critical role in creating both economic and social value in the Netherlands. This value is generated by both short haul and long haul traffic through the tourism, trade and investment that air travel facilitates.
56. The government points to an extensive network of intercontinental destinations as of essential importance to the economy. However, it fails to acknowledge that the benefits are generated by direct passengers (O/D or point to point). Short haul traffic in particular has a strong impact on tourism spending and makes a significant contribution to GDP.
57. Conversely transfer passengers, who would be prioritised at Schiphol under the proposed rule, contribute only indirectly by supporting connectivity and, as noted above, this benefit has been found by SEO to be minimal.
58. Growth in air traffic in Europe has been driven by low cost carriers which, through their low fares, have generated demand that previously did not exist, opening up destinations in Europe that were unserved. The economic impact has been undeniable.
59. 10.1.c., 10.2.g
|
61. Indeed, introducing the proposed rule would have consequences not only for the Dutch economy but would also cut off an important source of income for those destinations which would no longer be served from Schiphol. Tourism and trade flows from the Netherlands to destinations across Europe are a major source of income for these areas. Connectivity with large parts of many European countries could suffer, particularly if the rule results in destinations no longer being served at all from the Netherlands.
62. Evidence from the introduction of a Traffic Distribution Rule for Milan Linate demonstrates that the Milan airport system (Linate, Malpensa, Bergamo) lost out at least on 10% growth compared to Italy as a whole (102% vs 111% between 1997-2011), despite Milan having the highest GDP growth rates during that period and being the most prosperous Italian area.²⁷

²⁷ Redondi, *op cit.*

VI. Legality

a) Regulation 1008/2008

63. According to Article 19 of Regulation 1008/2008, traffic distribution rules should be based on objective criteria and not result in any discrimination:
- i) among destinations inside the EU
 - ii) on the grounds of nationality
 - iii) on the identity of air carriers
64. Article 19 also requires that rules should only be imposed between airports if:
- i) these airports are served by adequate transport infrastructure providing, to the extent possible, a direct connection making it possible to arrive at the airport within 90 minutes,
 - ii) the airports are linked to one another and to the city or conurbation they serve by frequent, reliable and efficient public transport services, and
 - iii) the airports offer necessary services to airlines and do not unduly prejudice their commercial opportunities.
65. Our analysis of these requirements demonstrates that the proposed rule is not in compliance with Regulation 1008/2008.

Discrimination

66. We believe that the proposed traffic distribution rule will result in discriminatory effects both directly and due to its practical application.
- i) Discrimination among EU destinations*
67. The proposed rule is directly discriminating among destinations in the EU, as it designates a number of destinations across Europe as "designated leisure destinations"²⁸ that are to be moved to Lelystad. While it is unclear how this list was established, it is heavily discriminatory towards several Member States in Southern Europe, with (almost) their entire national territory being excluded from Schiphol. As also noted above, certain Member State islands and remote territories are also targeted by the proposed rule. Important cities and financial centres will also be excluded from Schiphol.
68. In addition, the application of the kilometric distance criteria in the proposed rule, according to which non-capital city destinations more than 700km and less than 4,000km away from Schiphol will be displaced to Lelystad, means that destinations in Member States further away to the Netherlands are almost certainly going to be discriminated against. Notable examples are Southern Europe, Eastern Europe and Scandinavia.

²⁸ Article 3 and Annex to Article 3 in the draft Ministerial Regulation.

10.2.g

10.2.g

10.2.g

Country	Airport	
Austria	Graz (GRZ)	
	Innsbruck (INN)	
	Salzburg (SZG)	
France	Marseille (MRS)	
	Montpellier (MPL)	
	Nice (NCE)	
	Toulouse (TLS)	
Ireland	Cork (ORK)	
	Shannon (SNN)	
Italy	Bologna (BLQ)	
	Cagliari (CAG)	
	Catania (CTA)	
	Florence (FLR)	
	Milan Linate (LIN)	
	Turin (TRN)	
	Venice (VCE)	
	Verona (VRN)	
Norway	Bergen (BGO)	
	Kristiansand (KRS)	
	Sandefjord (TRF)	
	Stavanger (SVG)	
	Trondheim (TRD)	

10.2.g

Country	Airport
Spain	Alicante (ALC)
	Barcelona (BCN)
	Bilboa (BIO)
	Valencia (VLC)
	Ibiza (IBZ)
	Grand Canaria (LPA)
	Malaga (AGP)
Sweden	Linkoping (LPI)
UK	Aberdeen (ABZ)
	Belfast Int'l (BFS)
	Belfast City (BHD)
	Glasgow (GLA)

73. 10.2.g

10.1.c., 10.2.g

10.1.c., 10.2.g

76. 10.1.c., 10.2.g

10.1.c., 10.2.g

Access

77. The conditions for adequate transport links as set out in the Regulation 1008/2008 are currently not met by Lelystad airport, as set out in paragraphs 26-31. As a result, the connection from Lelystad airport to Amsterdam city centre is not comparable to the transport links enjoyed by Schiphol. Depending on the time of arrival, the trip from Lelystad airport to Amsterdam might well take more than the 90-minute limit set out in the Regulation. There is therefore currently no adequate infrastructure.
78. We stress that the European Commission has already considered, in the context of the Bersani Decree, that as long as the conditions of access between Malpensa and Linate airports were substantially different to the extent that they are not sufficient to overcome passengers' reluctance to use one airport over the other³⁵, any rule that effectively permits one airline to operate specific routes out of Schiphol while moving others to Lelystad would discriminate in favour of that particular airline.

The airports offer necessary services to airlines and do not unduly prejudice their commercial opportunities.

79. As explained above, while Lelystad airport is due to be operational from 1st April 2019, "viable operations" are only expected to be achieved from 2028. In particular, Lelystad airport will only have capacity of 4,000 movements in the first year and will therefore not offer a viable alternative for airlines. This is further exacerbated by the fact that the works undertaken to extend the runway and renovate the terminal to handle four A320 size aircraft simultaneously will not be sufficient to accommodate the scale of traffic that would be displaced out of Schiphol. As a result, Lelystad will not offer the necessary services to airlines as required by Regulation 1008/2008.
80. Furthermore, the negative effects of the rule on an airline's flexibility at Schiphol and the complexities associated with split operations, which may in turn result in airlines having to cease certain routes, will undoubtedly mean that that airlines' commercial opportunities would be prejudiced.

b) Competition law

81. The proposed Traffic Distribution Rule risks infringing EU competition law, notably by breaching Article 106 TFEU in combination with Article 102 TFEU. More specifically, through the establishment of the rule in the draft Ministerial Regulation, the Netherlands would be putting in place a measure enabling Schiphol, an undertaking

³⁵ See Commission Decision of 16 September 1998 on a previous notification by Italy on the traffic distribution rules for the airport system of Milan.

holding exclusive rights in the sense of Article 106, to abuse its dominance contrary to Article 102 by discriminating between airlines 10.2.g

82. Indeed, if an airline chooses not to shift a route to Lelystad but rather alter the destination offered at Schiphol, it would be forced to potentially cede a route to its competitors. This is likely to affect certain airlines disproportionately.
83. This exclusion of competition will unavoidably lead to higher prices, detriment to consumer choice, and loss to the economy as it could lead airlines to exit the Dutch market altogether considering that operations at Lelystad may not be viable for the foreseeable future.
84. Research has shown that the Milan Traffic Distribution Rule, which resulted in limitations in Linate together with the limited catchment area of Malpensa, led LCCs to look elsewhere for expansion. Bergamo grew by 23% p.a. between 1997-2011 compared to modest growth of 3.4% across Linate and Malpensa.³⁶ Furthermore, as noted above, traffic in the Milan airport system (Linate, Malpensa, Bergamo) lost out at least on 10% growth compared to Italy as a whole.³⁷
85. It is worth noting that the Italian Competition Authority (AGCM) recommended twice (2003³⁸, 2009) the review of the slot cap at Linate airport which, in combination with the restrictions imposed by the Traffic Distribution Rule, resulted in the restriction of entry by competitors and the quasi-monopolisation of certain routes by Alitalia due to its multiple code assignments. The authority stressed that the restriction was a result of regulatory discretion rather than a reflection of market conditions, including the continued preference of passengers and carriers for Linate over Malpensa.
86. In 2012, during its examination of the Alitalia/AirOne merger, the AGCM reaffirmed that Alitalia had monopolised the Linate-Fiumicino route to the exclusion of actual and potential competition, due to the impossibility for other air carriers to enter the market due to the shortage of available slots at Linate as a result of regulatory and administrative reasons. The AGCM found that this monopoly situation has caused consumers harm both in terms of the average ticket price increases and in terms of fewer flights available each day³⁹.

³⁶ Redondi, *op cit.*

³⁷ Redondi, *op cit.*

³⁸ AS254 – Ripartizione del Traffico Aereo sul Sistema Aeroportuale di Milano, 26 February 2003 at <http://www.agcm.it/component/domino/open/C12563290035806C/652B5D155B3077DFC1256CE00040523C.html?Itemid=54>; AS522 – Determinazione della Capacità Operativa Massima dell'Aeroporto di Milano Linate 20 May 2009, at <http://www.agcm.it/segnalazioni/segnalazioni-e-pareri/download/C12563290035806C/E7263F6039425064C12575C2003B8222.html?a=AS522.pdf>.

³⁹ C9B12B - MONITORAGGIO POST-CONCENTRAZIONE - COMPAGNIA AEREA ITALIANA/ALITALIA LINEE AEREE ITALIANE –AIRONE, Para. 169, <http://www.agcm.it/concorrenza/concorrenza-delibere/open/41256297003874BD/58D8EC9F498A6F03C12579F2003B202E.html>.

c) Slot regulation

87. The government intends to classify Lelystad as an "overflow" airport where priority would be given to flights displaced out of Schiphol. However, it is unclear how this could be reconciled with the requirements in the Slot Regulation for priority to new entrants.
88. It is also unclear whether moving a 'leisure' route to Lelystad would result in a loss of corresponding slots at Schiphol since slots are not route specific. This is a seminal consideration, considering that the value that can be derived from a slot at Schiphol, which is a congested airport, will be substantially different from the value of a slot at Lelystad. If certain airlines are therefore affected disproportionately by a shift in their routes to Schiphol they will suffer more financial harm.
89. In Linate, the Bersani Decree resulted in the cancellation of slots that were not compliant with the Traffic Distribution Rule so as to comply with the hourly movement cap imposed at the same time. In addition, slots on routes excluded from Linate by the rule had to be returned to the pool. In parallel, Alitalia managed to benefit from those limitations and monopolise certain routes by employing multiple code assignments.
90. In order to avoid repeating those outcomes in Amsterdam, we believe that an objective assessment of the movement cap at Schiphol, in line with environmental constraints, is needed in order to gauge whether the rule is necessary and proportionate. Indeed, Article 3(4) of the Slot Regulation provides that the Member State shall consult on the capacity situation at an airport with the airport's managing body, the regular air carriers, other users and air traffic control. Moreover, as noted above, EU law sets out decibels as the applicable norm for noise restrictions and makes reference to the ICAO Balanced Approach.
91. The revisions of movement caps to assess whether they are truly needed in light of advancements in technology or whether they constitute restrictions of competition has been recommended for congested airports across Europe. Besides the AGCM's recommendations for revising the Linate movement cap, the French Court of Auditors recognised in its 2016 report on the competitiveness of French aviation that the artificial restriction of slots in Paris Orly limits the airport's utilisation to 60% of its capacity and puts Air France in a dominant position with a strong interest in retaining its slots. The Court stressed that a revision of the cap is needed in light of technological progress and the reductions in noise emissions since the cap was introduced 20 years ago.⁴⁰

⁴⁰ L'Etat et la Compétitivité du Transport Aérien : Un rôle complexe, une stratégie à élaborer, septembre 2016, at http://www.aeroport.fr/uploads/documents/20161012-rapport_competitivite-transport-aerien.pdf.

d) Restriction of freedom to provide services

92. This Traffic Distribution Rule could also amount to a restriction of the EU freedom to provide services by preventing certain companies from providing services from Schiphol.
93. Even if it is in the public interest, the Dutch authorities would need to demonstrate that the introduction of the rule is proportionate and that the same outcome could not be achieved by a less restrictive rule than the one proposed which would clearly result in discrimination between airlines, a restriction of competition, higher fares and reduced choice for passengers in terms of airlines, destinations and frequencies.

VII. Alternative approaches

94. Only as a last resort should the Dutch government consider imposing a traffic distribution rule. Indeed, there are alternative and less invasive approaches which, in the short-term, could be taken to ensure best use of Schiphol's scarce capacity while delivering environmental benefits and supporting the airport's economic contribution. We detail below some of the measures that could be taken, drawing on established practices at other airports across Europe.

a) Using capacity more efficiently

95. Until the longer term capacity situation is assessed, movements at Schiphol will remain within the 500,000 movement cap. It is therefore all the more important that those slots are used as efficiently and as effectively as possible.

Schiphol's charging structure

96. Schiphol has the ability within how it sets its charges to encourage more efficient use of current capacity and to maximise the traffic which provides the greatest economic benefit to the Dutch economy and the best experience from a passenger perspective. Schiphol should amend its structure of charges in order to incentivise airline efficiency.

▪ Rewarding higher load factors

97. Currently about 90% of the charge that an airline such as easyJet pays to operate from Schiphol is related to passenger numbers (i.e. charged on a per passenger basis), while only 10% is related to the number of aircraft movements such as landing and parking. This penalises airlines with higher load factors, despite the fact that a higher number of passengers per movement brings economic and environmental benefits.
98. By placing more of the weight of its airport charges on aircraft movements rather than passengers, Schiphol would reward airlines which bring more passengers per movement through higher load factors.

- Reaping the benefits of direct traffic
- 99. Schiphol is indisputably a key driver of growth in the Netherlands. The Aviation Act requires that Schiphol considers network quality as it sets airport charges⁴¹. However, all too often the focus is placed on its connections rather than on the true source of its economic value which is its direct passenger traffic.
- 100. According to ACI's 2017 Airport Industry Connectivity Report⁴², Schiphol is the number one airport in Europe in terms of direct connectivity, now surpassing London Heathrow. It is this connectivity that adds value in the Netherlands, as demonstrated in a recent Frontier Economics report⁴³ which found that an additional 1.4m direct passengers generate €1.7 billion in GDP and almost 20,000 additional jobs through the tourism, trade and investment they bring.
- 101. However Schiphol Airport has one of the highest discounts for transfer passengers in Europe at nearly 60%. If this becomes more balanced, this would stimulate direct traffic, enhancing its contribution to the Dutch economy.
- Incentives to encourage cleaner aircraft
- 102. The structure of charges at Schiphol could also incentivise airlines to reduce their emissions by introducing cleaner and less noisy aircraft.

b) Alternative rule

103. More efficient use of slots could also be achieved by only allowing aircraft of a certain size at Schiphol. Currently a small passenger jet (around 80 seats, depending on the model and airline) and an Airbus A380 (around 530 seats, depending on the airline) would both use a slot but the number of passengers would clearly be different.
- Restrictions based on size of aircraft (possibly during peak hours)
104. A minimum aircraft size of 150 seats could be imposed. A minimum aircraft approach was used at Orly airport.
 - i) The rules in force at Paris Orly between 1995 and 2016 required a minimum aircraft size. Access to Orly was restricted to four daily frequencies during certain times of the day. During peak hours the restriction would not apply for services provided by aircraft of a minimum size.
 - ii) The Orly restrictions were found not to be discriminatory by the European Commission as:
 - most EU airlines possessed aircraft meeting the required minimum sizes in the TDRs
 - the required size of the aircraft during peak hours was also reasonable for airlines wanting to operate more than the 4 frequencies

⁴¹ Article 33, paragraph 3 of the Operating Decree

⁴² http://mailing.aci-europe.org/ACI%20E%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202017_web%20version.pdf

⁴³ <http://corporate.easviet.com/-/media/Files/E/Easyjet/pdf/about-easyjet/economic-impact-of-air-travel-at-schiphol-airport-final-stc-040416.pdf>

- the TDRs were also not considered to restrict access to new entrants as the four frequencies were considered sufficient to allow them to compete sufficiently with the incumbent

iii) Business aviation flights are prohibited at Heathrow and restricted at Gatwick

105. A restriction based on minimum aircraft size could also be combined with restrictions on noise class and emission levels to bring about the desired outcomes in terms of noise reduction and environmental protection.
106. A traffic distribution rule requiring cargo flights to be moved to Lelystad, similar to Heathrow and Gatwick which restrict cargo flights at peak times, could be implemented. We recognise however that limitations due to the runway length at Lelystad would need to be addressed.

c) Targeted investments

107. Schiphol's ability to cater for direct traffic, which represents 60% of the traffic at Schiphol, is affected by its investment choices. Demand at Schiphol over recent years has been stimulated by low fare carriers which provide direct, short haul travel. Indeed, Schiphol's position as the leading European airport in terms of direct connectivity is driven by growth in LCCs which account for 21% of the airport's direct connectivity, according to ACI Europe's 2017 Industry Connectivity Report.
108. LCCs typically operate from the H-pier where capacity shortages are hindering operations and requiring increased taxiing time which is neither efficient nor environmentally friendly.

d) Developing Lelystad

109. As mentioned above, a traffic distribution rule should also be implemented as a last resort and if marketing incentives fail to attract sufficient airlines to Lelystad. Limited capacity, facilities and access prevent this and should be dealt with as a first step. The very existence of the rule before Lelystad opens could hinder the airport's development.
110. There is sufficient time to consider the business case, with Lelystad not due to open until early 2019. In parallel, the government should be taking a wider view, as we detail above, about capacity issues. This could include considering secondary slot trading.

e) Promoting secondary slot trading

111. Along with developing Lelystad as a standalone airport, the Ministry could also consider whether introducing secondary slot trading could alleviate the capacity issues at Schiphol. An airport slot gives permission for an airline to use the runway and terminal for a flight at a specific time on a specific date. Secondary slot trading would permit the trading of slots between airlines and result in a reallocation of services to other airports. This would allow those that put a high value on the slots to buy them while those who put a lower value on them could sell them. Willingness to pay would depend on the types of destination and passenger that airlines carry.

112. The possibility of introducing secondary slot trading was examined by government in 2007⁴⁴ and was recently raised again as a potential solution in a paper by Jaap de Wit and Guillaume Burghouwt⁴⁵. In the paper, de Wit and Burghouwt argue that slot trading would be a better option than traffic distribution rules since it would leave the market, rather than government, to determine the efficient use of airport capacity.
113. The UK has had some experience of this, with airlines trading slots under the supervision of the slot coordinator. Slots are traded by way of a one-for-one slot exchange and the slot coordinator monitors trades which are transparent, although airlines are not obliged to report prices⁴⁶.
114. Evidence suggests that secondary slot trading in the UK has had a positive impact on efficiency. In an impact assessment for the European Commission into the revision of the EU slot regulation (Regulation 95/93), Steer Davies Gleave found that "secondary trading at the London airports has been successful in improving capacity utilisation, increasing the mobility of slots between airlines, allowing new entry on some long haul routes. It has not had any clear negative impacts in terms of increased market concentration."⁴⁷

f) Slot coordination process

115. Airlines are dependent on slots to shape their commercial offerings. Where airport capacity is scarce, EU regulation exists to ensure that slots are distributed in an efficient, transparent and non-discriminatory manner since the availability of slots and the scheduled times associated with them affect how airlines are able to compete.
116. It is important that within a capacity constrained environment like Schiphol, the capacity declaration, allocation and dispute resolution process is independent. Recent court cases have highlighted the importance of this and the need for an independent, well-resourced coordinator who can deal with issues on a timely basis and who adheres to established procedures and international standards.

Conclusions

117. easyJet believes that the government should be considering how it can balance environmental factors with preserving the full potential of Schiphol to contribute fully to the economy and to offer passengers the experience and choice that they value.
118. As detailed above there are some practical solutions which have been employed elsewhere. A combination of these measures could be used to deliver environmental benefits while avoiding distortionary effects for competition and hindering Schiphol's long term value for passengers, the economy and jobs.
119. The existence of the movement cap at Schiphol has begun to hinder that potential, with movements fast approaching the 500,000 limit and Schiphol's maximum annual

⁴⁴ http://www.seo.nl/uploads/media/957_The_impact_of_secondary_slot_trading_at_Amsterdam_Airport_Schiphol.pdf

⁴⁵ http://www.vervoerswetenschap.nl/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=270&Itemid=342

⁴⁶ http://www.heathrow.com/file_source/HeathrowNoise/Static/HCNF_ACL_Slot_Coordination.pdf

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/studies/doc/airports/2011-03-impact-assessment-revisions-regulation-95-93.pdf>, paragraph 5.115

capacity now influenced by the cap. In 2017, Schiphol asked the slot coordinator not to issue more than 500,000 slots and this has already resulted in unmet demand which will only grow over time.

120. In addition, the competitive landscape – which ensures that passengers have a choice of destinations, schedules and prices – is under threat. Airlines depend on slots for providing their services and capacity limitations at Schiphol and disputes are being brought to the courts to protect those slots that enable airlines to compete.
121. Finally, the overall aviation landscape has changed dramatically compared to 2008. Legacy airlines have changed their product to remain competitive and some low cost carriers are offering long haul flights and developing new products that enable passengers to 'self-connect' between point-to-point flights. The industry is evolving to a point where low cost carriers could provide feeder flights for long-haul carriers, changing the traditional hub and spoke model, and airports are responding to these developments by offering services such as Gatwick Connects or Via Milano.
122. We urge the government to commence an open discussion on future capacity at Schiphol so as to provide certainty to all stakeholders ahead of 2020. We support Schiphol's proposal for a wide consultation with all those involved and propose that government organises targeted working groups open to all relevant stakeholders.

easyJet proposes that:

123. In the short term Schiphol considers how it could:
 - Maximise slot use by introducing a minimum size of aircraft
 - Use its infrastructure more efficiently by modifying its structure of charges to incentivise higher load factors
 - Encouraging quieter aircraft by providing incentives to airlines
124. In parallel, Schiphol should consider the standalone business plan for Lelystad Airport which could involve use for business aviation flights and/or for cargo.
125. In the medium term the Dutch government should consider how it can balance growth at Schiphol with environmental factors. This should include:
 - A review of the underlying environmental objectives and how these can be best achieved
 - An assessment of contribution of technological developments and how they could be actively encouraged
 - A thorough review of alternative options to a traffic distribution rule

easyJet
5th December 2017



RYANAIR

Ryanair Dublin Office
Airside Business Park
Swords
County Dublin
Ireland
Telephone: +353 1 945 1212
Website: www.ryanair.com

6 December 2017

Ministry of Infrastructure and the Environment
Plesmanweg 1-6.
2597 JG The Hague
The Netherlands

By internet submission

Re: Proposed distribution of traffic between Amsterdam Schiphol and Lelystad

Dear Sir / Madam,

I refer to the Dutch government's internet consultation concerning the draft traffic distribution rule ("TDR") between Amsterdam Schiphol Airport ("AMS") and Lelystad Airport ("LEY").

As an over-arching comment, the proposed rule will discriminate against many airlines while favouring KLM, the Dutch legacy airline, and the proposal to move "leisure" traffic to LEY fails to address the claimed environmental concerns that resulted in the 500k annual cap on movements at AMS, and the need to move traffic to LEY.

Instead of introducing a TDR, the Schiphol Group monopoly should be broken up and LEY and AMS permitted to compete, and the unlawful annual cap on movements at AMS should be removed. Without prejudice to this position, the current draft of the TDR is discriminatory and must be amended if the Dutch government proceeds with its introduction. In this regard, please find below Ryanair's general comments on this issue, and our specific comments on the TDR.

1. General Comments

AMS's annual movements cap is unlawful and outdated

The Dutch government claims that the "context" of the proposed TDR is that AMS is capacity constrained owing to its self-imposed 500k annual movements cap. This cap is illegal under the EU Slots Regulation and the EU Noise Regulation. It was introduced by way of an agreement in 2008 between Dutch "aviation stakeholders" (AMS, AMS's based carriers, ATC, the municipalities surrounding AMS, etc.), whereas any such cap can only be imposed by the Dutch government following a scientific noise assessment.

Furthermore, as airport noise performance and technology have improved sufficiently since 2008 to address the concerns of the local community that were subject to this 2008 agreement, AMS could increase its annual movements above this unlawful 500k cap. By failing to do so, AMS is effectively protecting KLM (the dominant carrier at AMS) from competition. This is highly pertinent in light of the ACM's recent investigation into KLM and AMS's anti-competitive

Board of Directors: David Bondeman (US) – Chairman, Michael Cawley, Stan McCarthy, Charlie McCreavy, Declan McKeon, Kyran McLaughlin, Howard Millar, Dick Milliken (UK), Michael O'Brien, Michael O'Leary, Julie O'Neill, Louise Phelan
Registered Office: Ryanair Dublin Office, Airside Business Park, Swords, County Dublin, Ireland
Company No. 104547 | VAT No. 4749148U | Designated Activity Company

collusion which was designed to prevent other carriers from growing at AMS. The ACM confirmed that this collusion resulted in “*anti-competitive risks*”, and will require commitments in order to “*ensure a level playing field for competitors at Schiphol*” (ACM press release of 12 October 2017 *Commitments of KLM and Schiphol to ACM: level playing field at Schiphol airport*).

If AMS were to increase the annual movements cap, or indeed if the Dutch government were to set a cap in accordance with the relevant legislation, this would result in a higher figure than the current 500k per annum cap, and would render the TDR unnecessary.

AMS should stimulate low cost point-to-point traffic

The Explanatory Memorandum claims that AMS’s “*hub function*” is “*in the public interest and a legitimate goal*”. However it fails to justify these claims or even the need for a hub function. It refers to the “*annual added value*” of AMS to the Dutch economy, but point-to-point traffic would deliver a multiple of this added value if it was encouraged to operate at AMS as opposed to inefficient long haul and feeder traffic. This is due to the simple fact that point-to-point traffic delivers and processes more passengers per hour than feeder / long-haul traffic owing to its superior efficiency, which in turn leads to more aeronautical and commercial revenues, and general economic growth in the form of increased jobs and tourism.

In addition, the constraint from which AMS claims to suffer would be alleviated if efficient low cost carriers (“LCCs”) were encouraged to use AMS. For example LCCs’ business models are typically founded on efficient operations with significantly reduced needs vis-à-vis legacy airlines such as KLM. Typically, LCCs:

- require significantly fewer check-in desks and staff than traditional airlines, since the vast majority of check-in is done online and less than 25% of the passengers check-in their luggage – this means that approximately 75% of LCC passengers do not require any check-in desk services at all;
- have very limited demand for baggage handling facilities and staff, such as belts and trucks, since less than 25% of its passengers check-in their luggage (as compared to some 80% prior to the introduction of baggage charges);
- tend not to use buses, lounges or other inefficient facilities/services at airports. For example, Ryanair does not use airbridges (unless forced to do so by monopoly airports) but instead passengers embark and disembark from both the front and rear exits using the aircraft’s internal stairs at the front and mobile stairs at the back.
- operate on the basis of short turnarounds. A turnaround refers to the interval between when the aircraft arrives at an airport and the time when it is ready to depart again having disembarked arriving and embarked departing passengers, unloaded arriving and loaded departing luggage, re-fuelled and complied with all standard operating procedures. This means that airport infrastructure, handling personnel and equipment are only tied up for a fraction of the time compared to the handling of other airlines. By contrast, legacy airlines

such as KLM generally take between 45 and 90 minutes to turn their aircraft around due to inefficient boarding practices, the use of airbridges, heavier catering requirements, offering connecting flights, etc;

- operate larger aircraft which do not require more airport resources than smaller aircraft. Therefore, per passenger, larger aircraft impose lower costs on the airport. By the same token, the airport suffers an opportunity cost if it has to provide services to small aircraft (which at AMS tend to provide feeder traffic) instead of large aircraft.

In conclusion, if the Dutch government and / or AMS were to encourage growth from efficient LCCs rather than legacy carriers, it would stimulate passenger growth which would increase aeronautical and commercial revenues, free up capacity at AMS, and ultimately render the TDR unnecessary.

AMS's "hub function" is unnecessary

The Explanatory Memorandum, which was provided as part of the present consultation, claims that *"Because of the Netherlands' small home market, a (European) network of connections to feed these intercontinental destinations is indispensable."* This is false. There exist numerous choices for Dutch and European consumers for intercontinental destinations, both in Europe (e.g. London, Paris, Frankfurt airports) and outside Europe (e.g. fast growing hubs like Istanbul, Dubai and Abu Dhabi).

Although the Explanatory Memorandum refers to *The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges* policy document to support its claim that the European Commission *"considers the presence of several major hubs on EU territory to be of great economic and strategic significance for the EU's external aviation policy"*, this policy document also specifies that *"It is... important to identify bottlenecks to growth at an early stage and to remove them or at least limit their negative impact by using all means available to use scarce airport capacity more efficiently."* At AMS, this could best be achieved by encouraging efficient LCCs to operate at AMS. This would not only provide feed traffic for intercontinental carriers (through LCCs' "self-connect" transfer option), but would also allow AMS to use to supposedly "scarce" airport capacity more efficiently, as recommended in the European Commission's above policy document.

AMS's "hub function" is environmentally unfriendly

The rationale behind the AMS 500,000 traffic movements cap is allegedly to reduce aircraft noise and the environmental impact of aircraft operations. However, AMS's "hub function" encourages consumers to take two flights rather than one, which completely undermines this rationale, and which has resulted in this claimed need to move traffic from AMS to LEY. This "hub function" is in fact environmentally unfriendly, and increases noise levels vis-à-vis point-to-point traffic.

In order to reduce the noise and the environmental impact of aircraft operations, AMS should therefore promote point-to-point traffic rather than feeder and intercontinental traffic.

TDR breaches Regulation 1008/2008

Article 19 of Regulation 1008/2008 permits Member States to regulate the distribution of air traffic between airports only “*after consultation with interested parties including the air carriers*”. The Dutch government’s process to date has been characterised by a notable lack of consultation and transparency.

Following the industry meeting on 31 January 2017, Ryanair sent 43 questions to the Dutch government. The Dutch government’s response was unsatisfactory and did not adequately respond to these questions. As such, on 9 June, Ryanair sent an additional list of questions to the Dutch government, to which the Dutch government claimed, on 22 June, that Ryanair would need to “*wait for the formal consultation of the draft rule whereafter [the Dutch government would be] able to respond to questions.*”

In addition, the study entitled *To what extent is a traffic distribution rule (TDR) Schiphol – Lelystad practicable and feasible from the perspective of the airlines concerned?* was, remarkably, undertaken without any contact with the “airlines concerned”. Appendix 2 of this study, ironically entitled “Accountability”, confirms that the study was completed on the basis of interviews solely with two Dutch airports. The “airlines concerned” are notably absent. Similarly, the study entitled *Airline Split Operations* was undertaken without any contact, or request for contact, with Ryanair, Europe’s largest airline. Finally, we note that the Explanatory Memorandum refers to a “*Business plan Lelystad Airport*” which purportedly “*shows that passengers are willing to use Lelystad*”. Given that Ryanair (and presumably other airlines) were excluded from involvement in these “studies” and “business plans”, their results and conclusions are likely incomplete and misleading, and should not be relied upon in this process.

In light of the above, it is clear that the Dutch government has breached its obligation under Regulation 1008/2008 to consult with air carriers, and cannot therefore proceed with the TDR.

2. Specific comments on the TDR

LEY’s “Market approach”

The Covering Letter claims that “*At this moment the airport operator pursues a stimulation policy to stimulate the airlines to serve leisure destinations at [LEY] which are relocated from [AMS] (market approach).*” This is untrue. 10.2.g

However, the Schiphol Group monopoly, (i.e., the owner of LEY) has refused to respond to Ryanair. The monopoly’s behaviour breaches competition law as it ensures that KLM and AMS are isolated from competition.

At the industry meeting of 31 January, the Dutch government claimed that the Schiphol Group monopoly had adopted “*an incentives policy...to encourage leisure traffic to opt for regional airports.*” The Schiphol Group monopoly has thus far failed to inform airlines of this policy. Indeed, in Ryanair’s letter to the Dutch government of 14 February, we asked for information on this policy, specifically 1) whether airlines were consulted on what incentives were necessary, and

if so, which airlines were consulted. If airlines were not consulted, why not? 2) What do these “incentives” entail? 3) When will this incentives policy be implemented? The Dutch government response of 14 April was simply “*This is as yet unknown.*” Ryanair thereafter asked further questions about this policy / “market approach”, and the response we received from the Dutch government was “*At this moment we are optimizing the draft traffic distribution rule [and we] recommend to wait for the formal consultation of the draft rule whereafter we are able to respond to questions.*”

This demonstrates that the airports never introduced a “market approach” and that the Dutch government has engineered a situation whereby the “market approach” cannot be successful, in order to introduce the TDR. It is notable in this regard that Article 10 of the Draft Decree states “*This decree will enter into force as of 1 April 2019 in case the market approach of Schiphol Group has not produced the intended effect.*” It is quite simply impossible for the market approach to have “the intended effect”, given that the market approach has never been introduced.

LEY is not a commercial alternative to AMS

The Explanatory Memorandum claims that “*Lelystad is a suitable alternative for Schiphol in offering flights to leisure destinations*”. LEY is 60km away from the centre of Amsterdam, compared to 15km for AMS, and AMS is clearly therefore situated in a preferable location to serve Amsterdam. In addition, LEY will be restricted initially to 3 movements per day which will further hinder airlines that operate at LEY as they will be unable to undertake an efficient operation as any LEY-based aircraft will be severely under-utilised which will lead to decreased productivity and increased costs. While in a properly functioning, competitive market, LEY would offset these disadvantages by offering more competitive terms than AMS, it is currently prevented from doing so as both AMS and LEY are owned by the Schiphol Group monopoly which frustrates LEY’s incentive to compete accordingly (see above).

As noted above, Ryanair was not involved in, and has not seen “*the Business plan Lelystad Airport*” that the Dutch government claims “*shows that passengers are willing to use Lelystad*”. We cannot therefore comment on the validity of this claim, however we can confirm that passengers will use LEY only if it offers competitive airport charges that reflect air carriers’ requirements. In the absence of same, there is a significant risk, as recognised by the Dutch government, that “*possibly not every airline will actually relocate a flight to a designated leisure destination, but may discontinue the flight to that destination instead*”. This further demonstrates the flawed nature of the TDR.

Article 19(2)(d) of Regulation 1008/2008 only permits traffic distribution provided that the Member State ensures that the airports do not *unduly prejudice [airlines’] commercial opportunities*. In light of the above facts that demonstrate that LEY is not a commercial alternative to AMS, this obligation under Regulation 1008/2008 cannot be reconciled with the TDR, especially in circumstances where LEY is not proven or tested as a viable airport for Amsterdam, and while airport charges at LEY relative to those at AMS are unknown.

Discriminatory “leisure” destinations

The “leisure” destinations listed in the Annex to the Draft Ministerial Regulation demonstrate that the factors used to define “leisure” routes that the Dutch government proposes to move from AMS to LEY are discriminatory. By way of example, the Annex lists Malaga Airport (AGP) as a leisure destination, but not Alicante Airport (ALC). RYR operates a route between AMS and AGP, while KLM operates AMS-ALC. Both AGP and ALC are southern Spain sun destinations, and the Dutch government’s proposal to treat these airports differently, demonstrates that its draft rules favours KLM and discriminates against other airlines.

Similarly Salzburg Airport (SZG) is listed as a leisure destination while Graz Airport (GRZ) is not, despite both being relatively small cities in Austria with a similar population density. Notably, easyJet operates AMS-SZG, and KLM operates AMS-GRZ, which again demonstrates that the rule has been blatantly designed to favour KLM and discriminate against other airlines. Incredibly, Belfast International Airport, which is served by easyJet, is listed as a leisure destination while Belfast City Airport, which is served by KLM, is not, even though both airports serve the north of Ireland and are situated approx. 25 km apart. It is also notable that many regional airports that are served by KLM (e.g. Ålesund, Bergen, Linköping Trondheim, Stavanger etc.) are not listed as “leisure” destinations despite clearly being situated in tourist regions.

This demonstrates that although the Dutch government claims to have introduced “*objective criteria*” to define leisure routes, these criteria have been blatantly designed to ensure that KLM’s operations, even those that are substitutable with “leisure” routes that are operated by other airlines, are specifically excluded from the TDR. It is demonstrably obvious therefore, that the Dutch government’s claim that the TDR applies “*equally to all airlines*” is untrue, and it must be radically amended in order to ensure that it does not discriminate amongst airlines.

The TDR prevents competition in the Dutch air transport market

The TDR specifies that LEY will not be used as a competing / alternative airport to AMS but rather as an overflow airport, and that LEY may only be used by traffic which has been moved from AMS.

This is an anti-competitive measure that has the effect of protecting AMS and KLM from competition. Perversely, if the Dutch government permitted LEY to compete freely with AMS, this would incentivise airlines to move capacity from AMS to LEY of their own accord and achieve the desired result that the Dutch government hopes to achieve by its introduction of the TDR. By way of example, and as indicated previously, as LEY has refused to respond to Ryanair’s proposals to operate at LEY, we have instead been forced to concentrate our (limited) operations at AMS.

The only way of introducing competition between AMS and LEY would be to require the break-up of the Schiphol Group monopoly. Such a course of action is consistent with the UK Competition Commission’s break-up of the British Airports Authority (“BAA”) monopoly. The Competition Commission found that the BAA monopoly “*had adversely affected competition*” in the UK air transport market. The Dutch government should therefore require the break-up of the Schiphol Group monopoly in order to achieve the “market approach” that would free up capacity at AMS.

In addition, Schiphol Group is the majority shareholder of Eindhoven Airport ("EIN"), and uses this position to restrict available slot capacity at EIN. Specifically, Schiphol Group arbitrarily determines what additional slot capacity it will release at EIN on a yearly basis, even though no capacity restrictions apply. If EIN was instead permitted to operate to its real capacity, as determined in an objective manner, this would stimulate competition in the Dutch air transport market. Instead, the Schiphol Group monopoly's behaviour restricts airline growth at EIN, and again shields KLM from competition to the detriment of Dutch consumers. As above, in order to rectify this issue and stimulate competition, the Schiphol Group monopoly should be broken up.

The TDR discriminates against point-to-point and intra-Europe traffic

The TDR's requirement that released capacity at AMS be used exclusively by intercontinental traffic and feeder traffic discriminates against certain carriers and is designed to favour KLM which currently operates the vast majority of feeder and inter-continental traffic at AMS. The Dutch government must therefore remove this discriminatory element of the TDR.

Nevertheless, and without prejudice to our above position, if the Dutch government refuses to remove this element of the TDR, it must ensure that efficient low cost carriers, such as Ryanair and easyJet, that offer feeder traffic through a self-connect option are permitted to offer such feeder traffic at AMS.

Split operation

The Explanatory Memorandum claims that "[t]here are no important reasons beforehand to be unable to carry out a split operation – with the exception of the preconditions of sufficient capacity and facilities." In fact, there are several reasons why a split operation hampers airline activity, however given that the *Airline Split Operations* study was undertaken without input or consultation with airlines (see above), it is unsurprising that the Dutch government has failed to acknowledge these reasons.

A split operation hinders the efficiency of an airline's operations. For example, split operations limit an airline's access to spare aircraft or spare aircraft parts that are available at an airline's base airports. In addition, split operations introduce significant complications to an airline's crewing requirements. As such, airlines avoid split operations where possible, yet the Explanatory Memorandum ignores this.

The Explanatory Memorandum recognises that in order to allow airlines to even consider split operations, "*sufficient capacity and facilities*" are required at an airport. Similarly, the *Airline Split Operations* study notes that "*long opening hours*" are required. Such pre-requisites are unavailable given that LEY is due to be restricted initially to a maximum of 4,000 movements per annum. This demonstrates that split operations are infeasible at LEY, which further evidences the flawed nature of the TDR.

3. Conclusion

We call on the Dutch government to break up the Schiphol Group monopoly and to remove the annual movements cap at AMS. These actions would render the TDR unnecessary. Nevertheless, if the Dutch government introduces a TDR, it must radically amend the current draft TDR in order to comply with EU Regulation 1008/2008 and to ensure that it applies in a non-discriminatory manner to all air carriers. Should the Dutch government fail to do so, the TDR will unlawfully favour certain carriers, notably the Dutch legacy carrier KLM. We stand ready to assist the Dutch government in this issue, and we would welcome an urgent meeting with you in this regard.

Yours sincerely,
10.2.e

Cc: DG COMP, European Commission
DG MOVE, European Commission

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Eelde, 6 december 2017

Onderwerp: reactie op internetconsultatie Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad

Geachte excellentie,

Op 8 november 2017 heeft u de concept verkeersverdelingsmaatregel Amsterdam Airport Schiphol – Lelystad Airport (hierna: VVR AAS-LA) gepubliceerd. Wij hebben van de concept Algemene Maatregel van Bestuur en de bijbehorende concept Ministeriële Regeling, inclusief de toelichtingen daarop, kennis genomen. Door middel van deze brief willen wij graag onze zienswijze aan u kenbaar maken.

Het beleid van het kabinet is gericht op een selectieve ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol (AAS) ten behoeve van het (inter)continentale netwerk van verbindingen. In dat kader is in 2008 op basis van het Aldersakkoord besloten om Lelystad Airport (LA) te ontwikkelen als 'overloop' luchthaven van AAS, bedoeld om vakantieverkeer te accommoderen dat nu nog vanaf AAS plaats vindt. Dit selectiviteitsbeleid is tevens vastgelegd in de Luchtvaartnota uit 2009. Inmiddels zijn we bijna 10 jaar verder en zien we dat er zich structurele veranderingen voor hebben gedaan in de luchtvaartmarkt, bijvoorbeeld als het gaat om het toegenomen marktaandeel van Low Cost Carriers (LCC's) binnen de Europese markt. ACI Europe heeft becijferd dat in 2017 circa 32% van de vluchten binnen Europa wordt uitgevoerd door LCC's vergeleken met 13% in 2007. Tevens zien we dat, mede gezien de afname van het charterverkeer, het onderscheid tussen zakelijke en vakantievluchten verdwijnt, LCC's in toenemende mate zijn gaan vliegen van en naar hubluchthavens als AAS en potentiële passagiers vanwege de gunstige prijsontwikkeling bereid zijn verder te reizen naar hun vertrekvluchthaven. Vragen deze ontwikkelingen niet om een herijking van het selectiviteitsbeleid dat 10 jaar geleden is vastgesteld?

Begin oktober 2017 heeft de Tweede Kamer de regering per motie verzocht om zich in te spannen voor instrumenten om te voorkomen dat LA wordt gebruikt door luchtvaartmaatschappijen die niet vanaf AAS zijn overgeplaatst. Dit betekent dat voor LA geen ontwikkeling wordt voorzien als 'reguliere' vakantieluchthaven. Het kabinet regelt dit uitsluitend via een verkeersverdelingsmaatregel indien "de marktbenadering van de Schiphol Group niet het beoogde effect heeft opgeleverd". Op welk effect wordt hier gedoeld en welke concrete maatregelen neemt de Schiphol Group om dat effect te bereiken? Betreffen dit vooral prijsmaatregelen of worden ook andere instrumenten ingezet? In hoeverre en in welke mate wordt hier actief op gestuurd vanuit uw Ministerie,

bijvoorbeeld met het oog op het voorkomen van marktverstoring? Komen deze maatregelen overeen met de inhoud en doelstelling van de VVR AAS-LA?

De invulling van de VVR AAS-LA wordt getoetst aan de criteria in artikel 19 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (herziening). In de toelichting op de Algemene Maatregel van Bestuur geeft u aan dat zowel AAS als LA Amsterdam en de Randstad bedienen. Door middel van deze benadering wordt voorbij gegaan aan de versturende effecten die buiten Amsterdam en de Randstad kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen verkeersverdelingsmaatregel, bijvoorbeeld als het gaat om de catchment area van Groningen Airport Eelde (GAE) in Noord- en Oost-Nederland (dat thans voor circa 70% door AAS wordt bediend). In hoeverre heeft u onderzocht welke marktversturende effecten, op korte en middellange termijn, kunnen optreden buiten de Randstad als gevolg van de ontwikkeling van LA als 'overloop' luchthaven en in het bijzonder de voorgestelde VVR AAS-LA?¹ Bent u met ons van mening dat dergelijke ongewenste effecten dienen te worden voorkomen door middel van adequate beleidsmaatregelen vanuit het oogpunt van non-discriminatie en het bevorderen van een gelijk speelveld tussen luchthavens?

Graag willen wij in uw richting benadrukken dat wij vanuit het belang van een goede internationale bereikbaarheid op nationaal en regionaal niveau graag met u in gesprek gaan over onze bijdrage aan het nationale selectiviteitsbeleid in relatie tot de nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Daarnaast zien wij graag een antwoord tegemoet op de door ons gestelde vragen evenals uw beoordeling van de positie van Groningen Airport Eelde met betrekking tot de VVR AAS-LA.

Hoogachtend,

Marco van de Kreeke

Groningen Airport Eelde NV

Deze reactie wordt ook per post verstuurd voorzien van handtekening.

¹ Wij brengen hierbij tevens in herinnering dat de Europese Commissie in 2014 heeft aangegeven dat "de exploitatie en ontwikkeling van GAE bijdragen tot de ontlasting van de luchthaven van Schiphol". Zie: Europese Commissie, Steunmaatregel SA.24258 NN 43/2009 – Nederland – Exploitatiesteun ten gunste van Groningen Airport Eelde NV, C(2014) 2218, Brussel, 9 april 2014.

Onderwerp: inspraak KLM Internetconsultatie Verkeersverdelingsregel (Concept Algemene Maatregel van Bestuur en de concept Ministeriele Regeling + toelichting)

Datum: 5 december 2017

De verkeersverdelingsregeling LEY die voor ligt sluit aan bij het selectiviteitsbeleid, verwoord in het Aldersakkoord van 2008. In dit Aldersakkoord is vastgelegd dat de regiovelden EIN en LEY uitsluitend voor overflow vanaf Schiphol bedoeld is en dat bij een capaciteit van 500.000 op SPL en 70.000 bewegingen op regio luchthavens EIN (25.000) en LEY (45.000) geacommodeerd moeten kunnen worden om zo ruimte te geven aan mainport gebonden verkeer op Schiphol. Deze verkeersverdelings regeling dient te zorgen voor de 'overflow' functie van LEY en is randvoorwaardelijk om het Aldersakkoord na te leven. Het is daarom essentieel een verkeersverdelingsregel in te voeren voordat luchthaven LEY geopend wordt. Deze regeling dient de schaarse milieu/geluidsruimte, die gecombineerd beschikbaar is op SPL en LEY, op objectieve en non discriminatoire wijze maar met inachtneming van publieke keuze (i.c. Alders/regeerakkoord) te verdelen en te borgen.

Wij zijn daarom ook van mening dat deze regeling noodzakelijk is. Een marktbenadering kan niet zekerstellen dat capaciteit op LEY alleen vrijgegeven wordt voor verhuizend verkeer vanaf SPL en dat de vrijgevallen capaciteit op SPL alleen ingezet zal worden voor intercontinentaal verkeer en Europees feeder verkeer. Op EIN is gebleken dat de ruimte op EIN niet is ingevuld volgens het Aldersakkoord en de 'marktwerking' niet heeft geleid tot overflow.

Artikelsgewijs commentaar:

Concept Algemene Maatregel van Bestuur (AMVB) + toelichting ('Besluit van tot vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthaven Schiphol en de luchthaven Lelystad (Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad)

Artikel 1

De definitie van slots zal moeten worden aangepast in historische slots. Alleen slots met historische rechten kunnen leiden tot een verhuizing naar Lelystad door deze op te geven op Schiphol. Een ad hoc slot wat gevlogen wordt door een partij kan deze niet inleveren en tegelijkertijd verzoeken om een slot op Lelystad omdat immers bij inlevering geen capaciteit op basis van een ingeleverd historisch recht vrijkomt.

Artikel 3, lid 1

Het gaat hier om historische slots.

Artikel 5

Artikel 5 strookt niet met het oogmerk van de regeling. Door dit artikel kan bewust de verkeersverdelingsregeling omzeild worden door doelbewust wide body vliegtuigen in te zetten.

In artikel 5 zal moeten worden opgenomen dat vracht buiten de regeling gaat vallen. Immers vakantiebestemmingen zijn naar hun aard passagiersgericht en niet vrachtgericht.

Artikel 7

Het aanvragen van capaciteit op LEY zal aan moeten sluiten bij de reguliere aanvraagprocedures van IATA zoals dit ook op Schiphol plaatsvindt.

lid 2 onder b: Aan toevoegen dat de vrijgevallen slots vervolgens door de luchtvaartmaatschappij worden gebruikt voor verkeer overeenkomstig artikel 4 van de ministeriele regeling.

*Concept Ministeriele Regeling (MR) (Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van
luchthavens Schiphol en Lelystad'*

Artikel 4

Ook nadat zelfstandige groei op Schiphol weer mogelijk is (na 2020) is het van belang dat additionele capaciteit boven 500k niet aangewend kan worden voor vluchten uit de lijst van de aangewezen bestemmingen. Hier zal een artikel voor moeten worden opgenomen.

Er zal ook een nieuw artikel toegevoegd moeten worden voor nieuwe vluchten. Nieuwe vluchten op Schiphol mogen niet worden toegevoegd, dan na vooraf verkregen toestemming van het ministerie, op basis van een plan, waarbij het verwachte minimum percentage transferpassagiers na een jaar dient te worden aangetoond.

Artikel 5

Hierbij aangeven dat het om lokale tijden gaat en aangeven dat het om een combinatie van start en landing gaat waarbij minimaal één van de twee in deze tijdvakken valt.

Toelichting van de Ministeriele Regeling

Artikel 1 Ad d

KLM verzoekt om aan te sluiten bij 'service types' definities van IATA.

Onderwerp: inspraak KLM Internetconsultatie Verkeersverdelingsregel (Concept Algemene Maatregel van Bestuur en de concept Ministeriele Regeling + toelichting)

Datum: 5 december 2017

De verkeersverdelingsregeling LEY die voor ligt sluit aan bij het selectiviteitsbeleid, verwoord in het Aldersakkoord van 2008. In dit Aldersakkoord is vastgelegd dat de regio velden EIN en LEY uitsluitend voor overflow vanaf Schiphol bedoeld is en dat bij een capaciteit van 500.000 op SPL en 70.000 bewegingen op regio luchthavens EIN (25.000) en LEY (45.000) geacommodeerd moeten kunnen worden om zo ruimte te geven aan mainport gebonden verkeer op Schiphol. Deze verkeersverdelings regeling dient te zorgen voor de 'overflow' functie van LEY en is randvoorwaardelijk om het Aldersakkoord na te leven. Het is daarom essentieel een verkeersverdelingsregel in te voeren voordat luchthaven LEY geopend wordt. Deze regeling dient de schaarse milieu/geluidsruimte, die gecombineerd beschikbaar is op SPL en LEY, op objectieve en non discriminatoire wijze maar met inachtneming van publieke keuze (i.c. Alders/regeerakkoord) te verdelen en te borgen.

Wij zijn daarom ook van mening dat deze regeling noodzakelijk is. Een marktbenadering kan niet zekerstellen dat capaciteit op LEY alleen vrijgegeven wordt voor verhuizend verkeer vanaf SPL en dat de vrijgevallen capaciteit op SPL alleen ingezet zal worden voor intercontinentaal verkeer en Europees feeder verkeer. Op EIN is gebleken dat de ruimte op EIN niet is ingevuld volgens het Aldersakkoord en de 'marktwerking' niet heeft geleid tot overflow.

Artikelsgewijs commentaar:

Concept Algemene Maatregel van Bestuur (AMVB) + toelichting ('Besluit van tot vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthaven Schiphol en de luchthaven Lelystad (Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad)

Artikel 1

De definitie van slots zal moeten worden aangepast in historische slots. Alleen slots met historische rechten kunnen leiden tot een verhuizing naar Lelystad door deze op te geven op Schiphol. Een ad hoc slot wat gevlogen wordt door een partij kan deze niet inleveren en tegelijkertijd verzoeken om een slot op Lelystad omdat Immers bij inlevering geen capaciteit op basis van een ingeleverd historisch recht vrijkomt.

Artikel 3, lid 1

Het gaat hier om historische slots.

Artikel 5

Artikel 5 strookt niet met het oogmerk van de regeling. Door dit artikel kan bewust de verkeersverdelingsregeling omzeild worden door doelbewust wide body vliegtuigen in te zetten.

In artikel 5 zal moeten worden opgenomen dat vracht buiten de regeling gaat vallen. Immers vakantiebestemmingen zijn naar hun aard passagiersgericht en niet vrachtgericht.

Artikel 7

Het aanvragen van capaciteit op LEY zal aan moeten sluiten bij de reguliere aanvraagprocedures van IATA zoals dit ook op Schiphol plaatsvindt.

lid 2 onder b: Aan toevoegen dat de vrijgevallen slots vervolgens door de luchtvaartmaatschappij worden gebruikt voor verkeer overeenkomstig artikel 4 van de ministeriele regeling.

*Concept Ministeriele Regeling (MR) (Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van
luchthavens Schiphol en Lelystad'*

Artikel 4

Ook nadat zelfstandige groei op Schiphol weer mogelijk is (na 2020) is het van belang dat additionele capaciteit boven 500k niet aangewend kan worden voor vluchten uit de lijst van de aangewezen bestemmingen. Hier zal een artikel voor moeten worden opgenomen.

Er zal ook een nieuw artikel toegevoegd moeten worden voor nieuwe vluchten. Nieuwe vluchten op Schiphol mogen niet worden toegevoegd, dan na vooraf verkregen toestemming van het ministerie, op basis van een plan, waarbij het verwachte minimum percentage transferpassagiers na een jaar dient te worden aangetoond.

Artikel 5

Hierbij aangeven dat het om lokale tijden gaat en aangeven dat het om een combinatie van start en landing gaat waarbij minimaal één van de twee in deze tijdvakken valt.

Toelichting van de Ministeriele Regeling

Artikel 1 Ad d

KLM verzoekt om aan te sluiten bij 'service types' definities van IATA.

Amstelveen, 5 december 2017

Aan de minister
Van Infrastructuur en Waterstaat
Hare excellentie mw. drs. C. Van Nieuwenhuizen

10.2.e 6 december 2017.
Betreft: verkeersverdeling luchthaven Lelystad/Schiphol

Excellentie,

Hierbij wil ik reageren op uw consulatie-verzoek over de verkeersverdeling in het vliegverkeer, waarbij vakantiebestemmingen, bij wet niet meer op de luchthaven van Schiphol mogen worden aangeboden, en waarbij tegelijkertijd de luchthaven van Lelystad alleen deze bestemmingen nog mag voeren. U beoogt daarbij, om lagere tarieven voor de gebruikers op Lelystad Airport te hanteren.

Er leeft bij ons burgers nog steeds onduidelijkheid over de milieueffecten en ik proef een overhaast besluit, waarbij de regering alles op alles zet om de luchthaven op 19 april 2018 te kunnen openen. Omroep Gelderland meldt daarbij: "Tijdens een debat in de Tweede Kamer benadrukte ze (Uwe excellentie, als verantwoordelijk minister) dat het proces 'zorgvuldig en transparant' moet verlopen, op basis van de juiste gegevens." Maar laat nou net het probleem zijn, dat het proces –tot nu toe– helemaal niet zorgvuldig en transparant is verlopen en we worden geconfronteerd met onjuiste gegevens.

In eerdere consultatie had ik mijn zorgen reeds uitgesproken (zie bijlage) over de impact welke de luchtvaart heeft op het klimaat, en met deze consultatie leven genoemde zorgen nog meer. Ik wil drie aspecten nader toelichten.

De luchtvaart in Nederland en het klimaat

De luchtvaart in Nederland verantwoordelijk voor ca. 10% van de CO₂ uitstoot en een nog groter aandeel aan CO₂-equivalenten. Als dit tot 2030 blijft groeien, waarbij we tegelijkertijd de totale CO₂ uitstoot met 50% willen (eigenlijk moeten) reduceren, dan zullen overige sectoren duidelijk meer moeten reduceren, dan de beoogde 50%. In de periode daarna wordt bij blijvende groei van de luchtvaart de opgave van overige sectoren vervolgens alsmaar groter.

We weten verder, dat de beperkte milieuruimte die thans door betere techniek thans beschikbaar komt reeds al ingevuld is. Met emissievrije en stillere vliegtuigen kunnen we dit probleem –in tegenstelling tot het vervoer over land– in de resterende beperkt beschikbare tijd ook niet meer oplossen. Zodoende rest enkel de onvermijdelijke en ongemakkelijke conclusie, dat er binnenkort gedurende een aantal decennia minder gevolgen moet worden.

Ik spreek mijn zorg uit, dat als u het plan Lelystad wilt doorzetten, dat u vanwege slepende juridische procedures en de ongewenste laagvliegroutes, niet eerder zult slagen dan 2023 waarbij vervolgens ergens tussen 2025 en 2040 dezelfde luchthaven weer om bovengenoemde redenen (het "voortschrijdend inzicht") weer dicht moet. Dit betekent dat de wens van de regering op extra

economisch gewin zich uiteindelijk zal vertalen naar een niet uit te leggen financiële tegenvaller, waarbij de kosten voor de resterende opgave voor de CO2 reductie verder zullen oplopen.

Lastig is verder, dat de overheid met de opening van een nieuwe luchthaven het verkeerde signaal geeft. Ze laat zien, dat ze niet bereid is of niet in staat is om beperkingen op te leggen in CO2 intensive sectoren. En dat kan helaas ook de bereidwilligheid van medewerking in andere sectoren ondermijnen, met in het gunstigste geval uiteindelijk het gevolg van technische achterstand, omdat we de innovatie missen, die andere landen dan hopelijk wel doorvoeren.

Voor de volledigheid zij opgemerkt dat een waterbed wellicht een comfortabele uitvlucht uit deze discussie lijkt, maar de discussie gaat uiteindelijk toch over de vraag hoe we de noodzakelijke CO2-reductie van 55% in 2030 in de EU over de diverse lidstaten moet worden verdeeld.

Het is positief, dat het kabinet in haar beleid ruimte ziet voor CO2 reductie indien we werken aan een gezamenlijk Europees luchtruim. Maar het is dan wel opmerkelijk, dat zij geen voorwaarde ziet in een goede luchtruimindeling in eigen land, om onwenselijke laagvliegroutes te voorkomen.

overwegingen bij laagvliegroutes

Ik wil verder alsnog mij zorgen uitspreken over de veiligheid van laagvliegroutes. Als het hogere luchtruim is afgesloten dan zijn minder flight-levels waardoor in bijzondere situaties minder uitwijkmogelijkheden zijn en dat terwijl het lagere luchtruim normaalgesproken drukker is. Verder is het zicht op lagere hoogtes gedurende de nadering van de luchthaven slechter, en het verkeerstoezicht met de radar lastiger. In uw voorliggend voorstel is vervolgens gekozen voor bestemmingen waarin de meeste vluchten in een beperkt aantal tijdvakken moeten plaatsvinden, om drukte van Schiphol naar Lelystad te verleggen. Plan is vervolgens, om dit ingewikkelde werk te laten uitvoeren door vakantiepiloten in vliegtuigen van budgetmaatschappijen op een luchthaven met relatief weinig faciliteiten. Ik spreek daarom de hoop uit, dat uw ministerie bij de berekening van de veiligheidsrisico's niet dezelfde "fouten" heeft begaan zoals in de MER in termen van benodigd motorvermogen, aangenomen vlieghoogtes en de verdeling van routes en in tijdvakken.

Ik vraag verder mij af in hoeverre men heeft meegewogen, dat met de keuze om voor vakantiebestemmingen in Lelystad er ook voor gekozen wordt, om de overlast die de recreatieve sector in de Veluwe en Overijssel ervaart te maximaliseren op een tijdstip waar het minst gunstig uitkomt. Dit lijkt mij ook economisch niet slim, enerzijds ondervindt de recreatieve sector schade anderzijds jaagt men de eigen consumenten ook over de grens.

Voorts wil ik aandacht vragen voor de vogels welke in het laagvlieggebied zullen worden getroffen; ze zijn onderdeel van het ecosysteem. Als we met klimaatbeleid willen voorkomen dat de leefbaarheid voor mensen op onze planeet wordt bedreigd, dan is het gek als men tegelijkertijd geen oog heeft voor biodiversiteit. Juist door laagvliegroutes, waarbij vluchten maximaal worden geconcentreerd, kunnen gevolgen op de leefgebieden van onder andere weidevogels, waarvan we weten dat ze bedreigt zijn, niet worden uitgesloten.

Economische overwegingen

U geeft ook in uw voorstel aan enerzijds korting te willen geven aan maatschappijen die naar Lelystad verhuizen terwijl anderzijds er ook extra infrastructurele faciliteiten nodig zijn om deze piek

zo in de Flevopolder op te kunnen vangen. Ik constateer, dat dus prijzen in de luchtvaart toch nog verder worden verlaagd, terwijl juist de regering wilde inzetten op hogere tarieven.

De kern van het probleem bij de luchtvaart is vermoedelijk, dat we bang zijn het hart van de Nederlandse economie te raken. De positie van KLM op Schiphol is fragiel, en we weten, dat reizigers in Nederland net zo makkelijk gaan uitwijken over de grens als we inzetten op hogere tarieven. Ik begrijp dan ook dat het buitengewoon knijpend wordt ervaren, dat de luchtvaart in Nederland tegen haar fysieke grenzen in termen van CO₂ uitstoot, geluidsoverlast, veiligheid, luchtvervuiling, maar ook van efficiënte afhandeling aanloopt.

Maar terwijl dit zo is, is ook aandacht nodig voor de fossiele kwetsbaarheid van de Nederlandse economie. We hebben niet alleen de grootste lucht- en zeehavens van Europa we hebben ook een sterke (petro)-chemische industrie, de grootste kolenhavens van Europa, een intensief wegverkeer en een gasafhankelijkheid bij de bebouwde omgeving. En als men zich vervolgens realiseert dat dit alles over 25-35 jaar niet meer op deze wijze kan, dan mag duidelijk zijn, dat we in Nederland voor een enorme uitdaging staan.

Het is goed om emissievrije mobiliteit tot nieuw speerpunt te maken van Nederland, en bedrijven mee te nemen in deze innovaties, maar het lijkt mij niet slim om in het vestigingsbeleid bedrijven aan te trekken die zich in die mate afhankelijk opstellen van de luchtvaart, dat ze niet meer bereid zijn zich in Nederland te vestigen, als wij besluiten om de luchtvaartsector te consolideren. Nederland zou moeten inzetten in nieuwe bedrijvigheid die begrijpen, dat een transitie gaande is en die daarin willen investeren of bedrijvigheid die geheel niet gebonden is aan de werkwijze van een fossiele economie.

Het is daarom dat ik pleit om de voor Schiphol de focus te verleggen van kwantiteit naar kwaliteit, en ik schik van uw voorstel als u de voorkeur geeft aan zogenaamde "feeder" vluchten voor Schiphol. U geeft bij deze vluchten dan prioriteit aan bijvoorbeeld een Duitser die via Schiphol zijn vakantiebestemming overzee wil opzoeken. Hoe wilt u dit aan de Nederlanders uitleggen die dagelijks last van Schiphol ondervinden en voor hun vliegvakantie naar de Flevopolder moeten? En wat vindt u ervan dat vergelijkbaar aan uw inzet men binnenkort de luchthaven in Eelde wil gebruiken als "feeder" voor de luchthavens in London, Brussel, Berlijn en Koppenhagen?

Ik denk dat KLM zich anders zou moeten positioneren wil ze een robuust mandaat op Schiphol behouden. Het is beter om te focussen op marktaandeel en het bedienen van de Nederlandse markt in plaats van ongefundeerde groei. Ik begrijp daarbij, dat de voorgestelde wijziging vanwege een volumeverlies allerm minst eenvoudig is en dit als disruptief kan worden beschouwd. Echter ik denk ook dat op termijn een faillissement van KLM niet aanwendbaar zou kunnen zijn, indien zij niet bereid of in staat is om haar verdienmodel aan te passen. En ook dit maakt dat de investering in de luchthaven Lelystad tot een extra risico.

Subsidies of het voortrekken van zogenaamde "Feeder" vluchten is niet wenselijk omdat peer-to-peer verdienmodellen uiteindelijk efficiënter zijn: maatschappijen die dit model hanteren hebben betere winsten en gaan binnenkort ook intercontinentale vluchten aanbieden. Verder werkt of zou de EU eraan moeten werken om de hogesnelheidstreinen als "feeder" te gebruiken. Als we daar niet op anticiperen, zou dat voor KLM extra lastig kunnen blijken, want het Duitse ICE net en het Franse TGV net is aldaar relatief dekkend. Het uitbreiden van het HSL-net en een hyperloop kan voor de toekomst van Nederland daarom belangrijk zijn. Men zou met een hyperloop test-traject Schiphol-Utrecht kunnen beginnen en deze lijn uitbreiden richting Duitsland. Dit soort verbindingen zijn de toekomstige "feeders" voor Schiphol.

En hoezeer we ook KLM nog steeds zouden willen helpen om haar te behouden, het is uiteindelijk aan KLM zelf om te kiezen welke koers ze wil varen. Nederland en Schiphol kunnen zich daar niet afhankelijk van opstellen. We bewegen ons al op het vlak wat juridisch nog net is toegestaan. Schiphol zal haar eigen beleid moeten ontwikkelen gericht op kwaliteit en consolidatie, de luchthaven om te vormen tot een nog efficiëntere mobiliteit-hub.

Ik realiseer mij, dat het mij voorstaande men mogelijk als bijzonder ervaart, niet omdat we het technisch niet zouden kunnen, niet omdat we het als Nederland niet financieel zouden kunnen opbrengen, niet omdat het geen economisch interessant perspectief biedt, maar simpelweg omdat het nieuw is en omdat men bang is om het oude los te laten om een nieuwe koers te varen. We dreigen vast te houden aan het oude vertrouwde fossiele om daarmee veel te verliezen. Er is moed nodig om de door mij voorgestelde nieuwe koers vorm te geven, en als ik schrijf dat we ons niet gek moeten laten maken door groei in de luchtvaart, maar in moeten zetten op kwaliteit, dan zijn dat eenvoudige en wijze woorden, maar om dat in de praktijk te doen, te voelen wat het betekent, waarbij we verliezen moeten nemen, om in de toekomst sterker te staan, dat is echt van een andere orde.

Ik wens u als minister de moed toe om dit uiteindelijk voor ons land voor elkaar te krijgen.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

10.2.e

BIJLAGE: EERDER CONSULTATIE

Oegstgeest, 1 november 2017 – aangepast op 6 november 2017.
Verstuurd per post nagestuurd.

Betreft: aansluitroutes luchthaven Lelystad

Excellentie,

Nederland heeft een enorm druk luchtruim en de plannen rond Lelystad doen daar nog eens een behoorlijk schep bovenop. En als ergens een MER gerechtvaardigd zou zijn, dan was het hier wel. Maar inmiddels weten we dat van de MER weinig klopt. En zo zijn ook de talloze discussie-tafels eigenlijk zoethouders. Wat moeten wij burgers toch verwachten van deze internetconsultatie?

Ik schrijf u dus haast tegen beter weten in, in de hoop dat als we met velen zijn, dat het wellicht toch nog iets uitmaakt. Ik schrijf ook iets anders, dan wat u normaal zou verwachten. Ik schrijf u omdat ik vind dat we samen de problemen van Nederland daadwerkelijk moeten oplossen. Ik refereer daarbij naar het regeerakkoord als uitgangspunten van het kabinet voornemen rond de aansluitroutes.

Mijn persoonlijke beleving

Ik heb als (ex)zweefvlieger gevolgen op Lelystad. Maar met de plannen van Schiphol op dit vliegveld kan dat natuurlijk allang niet meer. Erger nog: zelfs Terlet, dé zweefvliegsport van Nederland komt door de luchthaven Lelystad nu in gedrag. En dat is toch zonde: het is zo ontzettend mooi zonder motor gewoon met behulp van thermiek over de Veluwe te kunnen vliegen. Natuurlijk, het zweefvliegveld blijft, maar als je niet meer 'overland' kunt, dan is het exceptionele er toch wel vanaf, na de sluiting van talloze andere zweefvliegvelden in Nederland doet dit de sport geen goeds.

Ik woon onder de rook van de kaagbaan in Oegstgeest bij Leiden en weet wat vlieghinder betekent (lawaai). En Oegstgeest is bepaald geen uitzondering in Nederland. Ik ken Schiphol als een efficiënte singel-terminal luchthaven maar vanwege de impact op het milieu vlieg ik nauwelijks meer. Door de groei is de luchthaven minder efficiënt geworden, zo is voor eenieder, die de hinder van Schiphol dagelijks ervaart, het vooruitzicht om naar Lelystad te moeten voor een vliegvakantie best wrang.

Milieu en Klimaat

Ik maak mij vooral zorgen over het milieu en het klimaat. Men realiseert zich nog onvoldoende, dat de uitstoot op de hoogte waarin de passagierstoestellen vliegen en andere impact heeft. Veel is daarvan eigenlijk onbekend. Op basis van onderzoek van het IPCC zou men rekening moeten houden dat het effect van het vliegverkeer op radiatie straling (opwarming aarde) ongeveer 2,7 keer zo hard gaat dan men op basis van de CO₂ uitstoot zou verwachten.

Bio-kerosine is geen oplossing

Terwijl CO₂-compensatie behoud of herstel van natuur mogelijk maakt, leidt de in het regeerakkoord bepleite gebruik van bio-kerosine tot monoculturen, die rechtstreeks concurreren met vruchtbare gronden voor de voedselproductie, waardoor meer natuur moet worden opgeofferd. Denk aan de palmolie uit Indonesië waarvoor veel regenwoud moest wijken en aan de boskap in Amerika. Voorbeelden die laten zien hoe de goedbedoelde Nederlandse duurzaamheidscriteria in de praktijk

toch niet werken. De CO₂-neutraliteit is vaak een papieren werkelijkheid. Niets doen lijkt mij beter dan bio-kerosine en als bio-oplossing, is ter wille van behoud van milieu en natuur CO₂-compensatie in plaats van verbranding van kostbare biomassa te prefereren. In een circulaire economie bestaan grote hoeveelheden reststoffen, die men alleen nog kan verbranden ook helemaal niet.

Een CO₂ prijs is wel een oplossing

Het kabinet wil inzetten op belastingen in de luchtvaart in Europees verband. Dat is goed nieuws en ik zou het zelfs nog specifieker maken, door te spreken over belasting op het gebruik van kerosine, zodat men op minder vervuilde vliegtuigen kan sturen. Deze heffing is nodig als drijvende kracht voor de ontwikkeling van de emissievrije luchtvaart. En anders dan velen zeggen denk ik dat het zeer wel technisch mogelijk is, om de luchtvaart CO₂-vrij te laten vliegen, al is dat niet eenvoudig en zal het nog enige tijd duren. Op dezelfde manier zijn ook heffingen op geluidsbelasting wenselijk.

Deze heffingen zorgen ervoor, dat de vervuiler betaald, en dat schonere alternatieven kunnen renderen. Er zijn miljarden uitgetrokken voor de aanleg van de HSL en je kunt technisch gezien op een comfortabele manier binnen 3,5-4,0 uur van Amsterdam naar hartje London. Als daarvan beter gebruik zou worden gemaakt, dan zou dat Nederland, de luchthaven en de ontwikkeling van nieuwe hogesnelheidsverbindingen en daarmee de mobiliteit van ons land ten goede komen. Ik noem ook de hyperloop, waarvan ik denk dat een eerste verbinding tussen Schiphol en het roergebied zinvol is.

Maar een heffing kan mensen ook motiveren om tijdens een vakantie in eigen land te blijven. En juist voor een mooie vakantie in eigen land is het belangrijk, dat we waarde toekennen aan de natuurlijke omgeving en de bijzondere plekken die Nederland rijk is. Een fietsroute door de Veluwe, dus ook het zweefvliegveld Terlet, kanovaren op Nederlandse sloten en revieren, onbebouwde zandstranden, een surf-spot op de Brouwersdam, het is allemaal onderdeel van onze welvaart.

Jammer wel, dat de plannen van de regering om te komen tot beprijzen van de luchtvaart thans lijken op een belofte tot uitstel na ruim 2021. Dat is zo, doordat in het regeerakkoord de primaire focus van de luchtvaart richt op verdere groei. Ik moedig het kabinet aan om meer werk te maken van de beprijzen van kerosine, juist omdat het veel voor Nederland kan opleveren.

Minder nadruk op groei en transfer-vluchten

Het regeerakkoord focust op verdere groei, door ruimte te zoeken in de maximaal aanvaardbare hinder gebruikmakend van slimmere rekenmethoden en schonere vliegtuigen.

Dit komt voort uit de overtuiging, dat als Schiphol niet blijft groeien, de mainport functie van Schiphol zou vervallen en onze economie zou instorten. Maar Schiphol kan helemaal niet meer groeien, het loopt nu al over naar Eindhoven, Rotterdam, andere luchthavens en binnenkort dus ook naar Lelystad. Ik wil mensen geruststellen. Zelfs als we de helft van alle overstapvluchten en wat spotgoedkope vluchten kwijt zouden raken aan andere luchthavens, heeft Schiphol binnen Europa nog steeds een toppositie, die voor een belangrijk deel gevormd wordt door een sterke thuisbasis van internationaal georiënteerde bedrijven en een reislustig Nederlandse volk. Ik zet ook vraagtekens bij noodzaak van meer bestemmingen, indien daarvoor geen primaire markt is. Bedenk verder, dat men op andere luchthavens in West-Europa vergelijkbare problemen heeft en ook daar men niet zit te wachten op nog meer vluchten: Het kost relatief veel om het te kunnen faciliteren en het levert economisch gezien weinig op.

Nu waar Schiphol niet meer kan groeien, is het van belang om te consolideren. Overstapvluchten en spotgoedkope vluchten hebben een laagste economische waarde. Voor de KLM geldt dat zij zou moeten erkennen dat er een reden is, waarom zij lastig kan concurreren: Om overstappers te laten

interesseren voor een reis via Schiphol maakt de KLM zijn prijzen voor deze groep reizigers extra goedkoop, en dat wordt opgebracht door andere reizigers. Op dit moment kunnen intercontinentale vluchten noch extra geprijsd worden, doch ook daar ontstaat concurrentie. Daarom zou de KLM voor haar eigen toekomst, en voor de betekenis aan de Nederlandse economie, de focus moeten verleggen naar de thuismarkt en toe moeten werken naar een transparante peer-to-peer verdienmodel, net als anderen dat ook doen. KLM zou moeten inzetten voor behoud van haar marktaandeel en niet op de groei van aantal vluchten. Gelukkig constateer ik dat de KLM de potentie van de thuismarkt steeds beter aan het ontdekken is.

Om te goedkope pretvluchten, goedkope overstapvluchten, in het midden oosten gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen en een race-to-the-bottom een halt toe te roepen, denk ik dat het verstandig is om voor de sector luchtvaart in (west) Europa te pleiten voor een minimum vluchtprijs per losse vlucht welke afhankelijk is van de af te leggen afstand, en welke zodanig is, dat alle maatschappijen gemiddeld genomen ten minste hun kostprijs daarmee kunnen dekken.

In dit perspectief zou het kabinet de aandacht in de luchtvaart moeten verleggen van kwantiteit naar kwaliteit. Kwaliteit voor Nederland en haar inwoners, haar bedrijven en haar omgeving, maar ook voor veiligheid, service en hygiëne.

Tot slot: graag de werkelijke cijfers

Nederlanders zijn nuchter en begrijpend. Toch bestaat in de luchtvaart een fenomeen waarin men steeds meer zaken wil verbloemen, en minder overlast belooft, terwijl bekend is dat het op de voorgestelde manier niet kan worden waargemaakt. Bij Nederlanders werkt dat alleen averechts. De sluwe trukendoos met het rekenwerk van Schiphol is klaar. Er is behoefte aan echte metingen, om zicht te krijgen op de werkelijke situatie. Als men vertrouwen wil, dan is dat de ongemakkelijke weg.

Samenvatting

Wel te doen:

- Maak serieus werk van een heffing op kerosine op (west) Europees niveau;
- Benut de HSL lijn, zoals die was bedoeld en breidt het HSL-net vervolgens uit;
- Pleit voor een minimum prijs per losse vlucht op (west) Europees niveau en
- Laat de KLM de focus verleggen van de overstapmarkt naar de thuismarkt;
- Ken waarde toe aan natuur en milieu en zorg dat mensen in eigen land kunnen recreëren;
- Wees eerlijk en transparant: ga meten en geen rekentrucs uithalen;
- Steun de ontwikkeling van een emissievrije en zo schoon mogelijke luchtvaart;

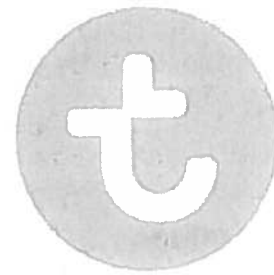
Zeker niet doen:

- Laagvliegroutes boven Nederland toestaan;
- Bio-kerosine promoten, kies voor liever CO2 compensatie;
- Zich gek laten maken dat Schiphol moet groeien;
- Lelystad als luchthaven inzetten;

Ik vertrouw erop met bovenstaande een constructieve bijdrage te hebben geleverd.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

10.2.e



transavia

Inspraak Transavia Airlines op de concept Algemene Maatregel van Bestuur in verband met de mogelijke invoering van een verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)

Datum: 5 december 2017

Transavia heeft de concept algemene maatregel van bestuur Verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA), de concept artikelsgewijze toelichting op de algemene maatregel van bestuur verkeersverdelingsregel, de concept nota van toelichting bij de algemene maatregel van bestuur verkeersverdelingsregel, de concept regeling verkeersverdelingsregel en de concept nota van toelichting bij de regeling verkeersverdelingsregel (hierna gezamenlijk te noemen: "de VVR") bestudeerd en maakt graag gebruik van de mogelijkheid om enkele van onze inzichten met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te delen.

Transavia ondersteunt de doelstellingen van de VVR. Transavia wil daarbij wel onderstrepen dat het basisbeginsel dat een luchtvaartmaatschappij niet verplicht kan worden om een verkregen slot op Schiphol op te geven te allen tijde in de VVR opgenomen dient te blijven. Het behouden slot op Schiphol dient dan wel in overeenstemming met de VVR te worden gebruikt.

Transavia is voorstander van marktwerking, maar heeft ook gezien dat de marktwerking bij de ontwikkeling van luchthaven Eindhoven niet goed heeft gewerkt in het licht van het selectiviteitsbeleid. Transavia is om die reden voorstander van marktwerking indien de doelstellingen van de VVR kunnen worden gewaarborgd in de marktwerking. Transavia wil verder aangeven dat het van wezenlijk belang is dat zo vroeg mogelijk duidelijkheid komt of en wanneer de VVR in werking zal treden. Dat in verband met de passagiers die we op de juiste manier moeten informeren en het tijdig en juist aanvragen van slots conform de vastgestelde data in de IATA World Slot Guidelines.

Het derde inzicht dat Transavia zou willen delen is dat de kosten op Lelystad omlaag zouden moeten om de nadelen van de operatie op Lelystad (die omvangrijker zijn dan in onderliggende rapporten van de VVR zijn opgenomen) te verminderen.

Ten behoeve van een goede werking van de VVR heeft Transavia een bijlage met punten die verduidelijking nodig hebben opgesteld, waarin tevens een aantal praktijkvoorbeelden zijn opgenomen die zouden kunnen helpen om de VVR te testen op uitvoerbaarheid.



Bijlage

Graag zou Transavia meer duidelijkheid en/of toelichting zien op de volgende punten:

- *uitgebreidere procesbeschrijving over het opbouwen en verkrijgen van historische rechten op LEY;*
- *de (verwachte) frequentie van het mogelijk wijzigen van de vakantiebestemmingenlijst;*
- *de termijnen in de VVR kunnen worden aangesloten bij IATA tijdschema's met betrekking tot slotallocatie die wereldwijd worden gehanteerd;*
- *procesomschrijving voor verschillende overmacht situaties die er toe leiden dat niet op LEY vertrokken of geland kan worden (anders dan nood- of voorzorgslanding);*
- *heldere uitwerking van de handhaving(criteria);*
- *duidelijkheid hoe I&W de verdeling over de seizoenen precies ziet (4000 in zomer of 4000 per jaar, of een verdeling) en kan LEY die (piek)verdeling aan?*
- *Vluchten naar vakantiebestemmingen die 1 maal per dag gevlogen worden en in de tijdvakken vallen waar de VVR geldt, kunnen niet in een "W" gevlogen worden in verband met ontbreken van een tweede zelfde vakantiebestemming in 1 van de 2 tijdvakken op dezelfde dag. Heeft I&W hier rekening mee gehouden en op welke wijze?*

Inspraak Transavia Airlines op de concept Algemene Maatregel van Bestuur in verband met de mogelijke invoering van een verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)



Datum: 5 december 2017

Transavia heeft de concept algemene maatregel van bestuur Verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA), de concept artikelsgewijze toelichting op de algemene maatregel van bestuur verkeersverdelingsregel, de concept nota van toelichting bij de algemene maatregel van bestuur verkeersverdelingsregel, de concept regeling verkeersverdelingsregel en de concept nota van toelichting bij de regeling verkeersverdelingsregel (hierna gezamenlijk te noemen: "de VVR") bestudeerd en maakt graag gebruik van de mogelijkheid om enkele van onze inzichten met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te delen.

Transavia ondersteunt de doelstellingen van de VVR. Transavia wil daarbij wel onderstrepen dat het basisbeginsel dat een luchtvaartmaatschappij niet verplicht kan worden om een verkregen slot op Schiphol op te geven te allen tijde in de VVR opgenomen dient te blijven. Het behouden slot op Schiphol dient dan wel in overeenstemming met de VVR te worden gebruikt.

Transavia is voorstander van marktwerking, maar heeft ook gezien dat de marktwerking bij de ontwikkeling van luchthaven Eindhoven niet goed heeft gewerkt in het licht van het selectiviteitsbeleid. Transavia is om die reden voorstander van marktwerking indien de doelstellingen van de VVR kunnen worden gewaarborgd in de marktwerking. Transavia wil verder aangeven dat het van wezenlijk belang is dat zo vroeg mogelijk duidelijkheid komt *of* en *wanneer* de VVR in werking zal treden. Dat in verband met de passagiers die we op de juiste manier moeten informeren en het tijdig en juist aanvragen van slots conform de vastgestelde data in de IATA World Slot Guidelines.

Het derde inzicht dat Transavia zou willen delen is dat de kosten op Lelystad omlaag zouden moeten om de nadelen van de operatie op Lelystad (die omvangrijker zijn dan in onderliggende rapporten van de VVR zijn opgenomen) te verminderen.

Ten behoeve van een goede werking van de VVR heeft Transavia een bijlage met punten die verduidelijking nodig hebben opgesteld, waarin tevens een aantal praktijkvoorbeelden zijn opgenomen die zouden kunnen helpen om de VVR te testen op uitvoerbaarheid.



Bijlage

Graag zou Transavia meer duidelijkheid en/of toelichting zien op de volgende punten:

- *uitgebreidere procesbeschrijving over het opbouwen en verkrijgen van historische rechten op LEY;*
- *de (verwachte) frequentie van het mogelijk wijzigen van de vakantiebestemmingenlijst;*
- *de termijnen in de VVR kunnen worden aangesloten bij IATA tijdschema's met betrekking tot slotallocatie die wereldwijd worden gehanteerd;*
- *procesomschrijving voor verschillende overmacht situaties die er toe leiden dat niet op LEY vertrokken of geland kan worden (anders dan nood- of voorzorgslanding);*
- *heldere uitwerking van de handhaving(scritéria);*
- *duidelijkheid hoe I&W de verdeling over de seizoenen precies ziet (4000 in zomer of 4000 per jaar, of een verdeling) en kan LEY die (piek)verdeling aan?*
- *Vluchten naar vakantiebestemmingen die 1 maal per dag gevlogen worden en in de tijdvakken vallen waar de VVR geldt, kunnen niet in een "W" gevlogen worden in verband met ontbreken van een tweede zelfde vakantiebestemming in 1 van de 2 tijdvakken op dezelfde dag. Heeft I&W hier rekening mee gehouden en op welke wijze?*



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Hare Excellentie Van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Kenmerk TUI fly Nederland B.V.
Betreft AMvB Verkeerverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol en Lelystad Airport
Telefoon 10.2.e
E-mail 10.2.e @tui.nl
Datum 6 december 2017

TUI fly Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Postbus 75607
1118 ZR Schiphol-Tripport

Beechavenue 43
1119 RA Schiphol-Rijk

T +31(0)20 892 1400
www.tui.nl

Kamer van Koophandel
nummer 27098512

ING Bank IBAN:
NL31 INGB 0659 8782 40
BIC: INGBN

Met betrekking tot bovengenoemd concept AMvB Verkeerverdelingsregel (Het "Concept Verkeerverdelingsregel") heeft u aangegeven dat daar door belanghebbenden een reactie op kan worden ingediend tot uiterlijk 6 december 2017. Door middel van deze zienswijze maakt de luchtvaartmaatschappij TUI Airlines Nederland B.V. ("TUI fly") gevestigd te Schiphol-Rijk van deze gelegenheid gebruik. TUI fly maakt onderdeel uit van de reisorganisatie TUI Nederland N.V. ("TUI NL"). In Nederland boeken jaarlijks meer dan 1,6 miljoen mensen een reis bij TUI NL, waarvan 1 miljoen passagiers vervoerd worden met de eigen luchtvaartmaatschappij TUI fly. TUI NL is marktleider in Nederland en heeft 2800 medewerkers. TUI fly heeft 9 toestellen in haar vloot en de luchthaven Schiphol is haar home base. TUI fly is daarmee een belanghebbende inzake deze Verkeerverdelingsregel.

1. INLEIDING

- 1.1 Al 10 jaar houdt de Nederlandse overheid onverkort vast aan hetzelfde beleid voor Schiphol. Kern van dit beleid is het behouden van "netwerkkwaliteit". Dat betreft het stimuleren van zoveel mogelijk intercontinentale verbindingen voor het zakelijk verkeer.
- 1.2 Schiphol moet daartoe - volgens het overheidsbeleid - functioneren als een "hub" luchthaven. Hiervoor wordt een model gehanteerd waarmee voornamelijk zakelijke passagiers vanuit diverse Europese bestemmingen naar Schiphol moeten worden vervoerd door een "hub" of "netwerk" maatschappij. Deze stroom aan passagiers uit Europa moet voldoende volume generen met "transfer-passagiers" om daarmee vervolgens rendabel grote vliegtuigen ("widebody aircraft") te kunnen vullen voor vluchten naar intercontinentale bestemmingen (en vice versa).

Selectiviteit

- 1.3 Om de groei van dit hub model voor Schiphol te waarborgen is het onderdeel van het overheidsbeleid om de groei en ontwikkeling niet aan de markt over te laten, maar om - indien nodig geacht - zelf actief in te grijpen in de vrije mededinging. Dit heet het "Selectiviteitsbeleid". Het komt er kortgezegd op neer dat vluchten die in de ogen van de overheid geen bijdrage hebben aan het "netwerk" van Schiphol gedwongen moeten kunnen worden om van Schiphol te verdwijnen. In het kader van dit "Selectiviteitsbeleid" zijn dat allereerst vluchten met onvoldoende zakelijke passagiers aan boord (ook wel "vakantievluchten").
- 1.4 Als concrete uitvoering van dit "Selectiviteitsbeleid" ligt nu het invoeren van een Verkeerverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad ter consultatie. Een maatregel waarmee vluchten die thans vanaf Schiphol naar "vakantiebestemmingen" (en vice versa) worden uitgevoerd op bepaalde tijdstippen verboden worden en gedwongen worden om vanaf de luchthaven Lelystad te gaan vliegen.
- 1.5 Het gebruik van de capaciteit wordt hiermee actief gestuurd. De capaciteit op Lelystad is alleen beschikbaar voor de van Schiphol uitgeplaatste vluchten en de capaciteit die hierdoor vrijkomt op Schiphol mag alleen benut worden voor intercontinentaal- en transfervervoer.
- 1.6 Deze bereidheid tot actief ingrijpen in de marktwerking door middel van het verdelen van schaarse capaciteit komt voort uit de wens tot het beschermen van het transfervervoer via Schiphol. Dat wil zeggen vervoer van passagiers die Nederland niet als bestemming hebben, hier alleen maar overstapen en geen bijdrage hebben aan de Nederlandse economie.

Marktwerking en Duurzaamheid

- 1.7 Zoals door TUI fly eerder aangegeven, komen in dit huidige overheidsbeleid voor Schiphol twee belangrijke aspecten (voor de groei) van de Nederlandse luchtvaart ernstig in het nauw, namelijk (i) marktwerking en (ii) duurzaamheid.
- 1.8 Het hoeft geen verder betoog dat met het "Selectiviteitsbeleid" de vrije marktwerking wordt beperkt. Vakantievluchten worden namelijk verboden voor Schiphol.
- 1.9 De marktwerking wordt nog verder beperkt doordat er niet efficiënt wordt omgegaan met de beschikbare capaciteit van Lelystad. Deze capaciteit wordt kunstmatig beperkt, komt alleen gefaseerd beschikbaar aan de markt en dan alleen voor de uitgeplaatste vluchten van Schiphol.

- 1.10 Verder is er met het huidige overheidsbeleid geen aandacht voor duurzaamheid. De enige focus is het bewaken van selectieve groei van Schiphol ten behoeve van het transfervervoer met grote afhankelijkheid van één netwerkmaatschappij en haar partners. Binnen de verdeling van de schaarse capaciteit op Schiphol - dat in principe eerlijk, transparant en non-discriminatoir moet plaatsvinden - is er geen aandacht voor hoe milieu- en economisch efficiënt deze capaciteit wordt benut.
- 1.11 Het gaat de overheid om het actief bewaken en stimuleren van transfervervoer voor Schiphol en het is verder niet relevant of de vliegbeweging nu wordt gemaakt met een milieu inefficiënt, verouderd, lawaaiig vliegtuig of met een van de nieuwste, meest efficiënte types. Ook is niet relevant of het vliegtuig vol zit met passagiers of maar halfvol. De enige relevantie is of de vlucht betrekking heeft op een vakantiebestemming of niet.
- 1.12 Het niet meenemen in het beleid voor Schiphol van de economische- en milieu efficiëntie van de vluchtbeweging is vreemd te noemen. Dit tegen de achtergrond van het feit dat de enige milieubeperking van het gebruik van Schiphol wordt gevormd door een norm aan maximaal toegestane productie van geluid¹ gebaseerd op EU wetgeving.
- 1.13 Het recente regeerakkoord is nog niet uitgekristalliseerd in concreet beleid, maar speerpunten van het nieuwe kabinet voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart zijn: "slim en duurzaam". Het lijkt TUI fly van eminent belang dat wordt voorkomen dat met het eventueel op korte termijn aannemen van wetgeving c.q. het van overheidswege actief ingrijpen in de marktwerking (zoals met een verkeerverdelingsregel) Nederland met Schiphol op een doodlopend "geitenpad" beland. Een geitenpad waarvan geen weg terug is naar de hoofdweg voor het realiseren van de wens van het kabinet. Slim en duurzaam ziet TUI fly vertaald als milieu- en economisch efficiënt, met goede concurrentievoorwaarden waardoor de schaarse capaciteit optimaal zal worden gebruikt met aandacht voor de leefomgeving.
- Is het huidige "hub and spoke" model voor Schiphol wel toekomst bestendig?*
- 1.14 Er zijn ontwikkelingen in de markt die het huidige beleid voor Schiphol, van het beschermen van het "hub and spoke" model ten behoeve van het zakelijke verkeer uitgevoerd door één netwerkmaatschappij en partners, steeds verder verzwakken.
- 1.15 Zo heeft Boeing jaren geleden al het "hub & spoke" model losgelaten als het optimale model van de toekomst. De visie is dat de markt meer en meer directe

¹ zie de wettelijk vastgelegde norm opgenomen in het Luchthaven verkeersbesluit Schiphol, 2016

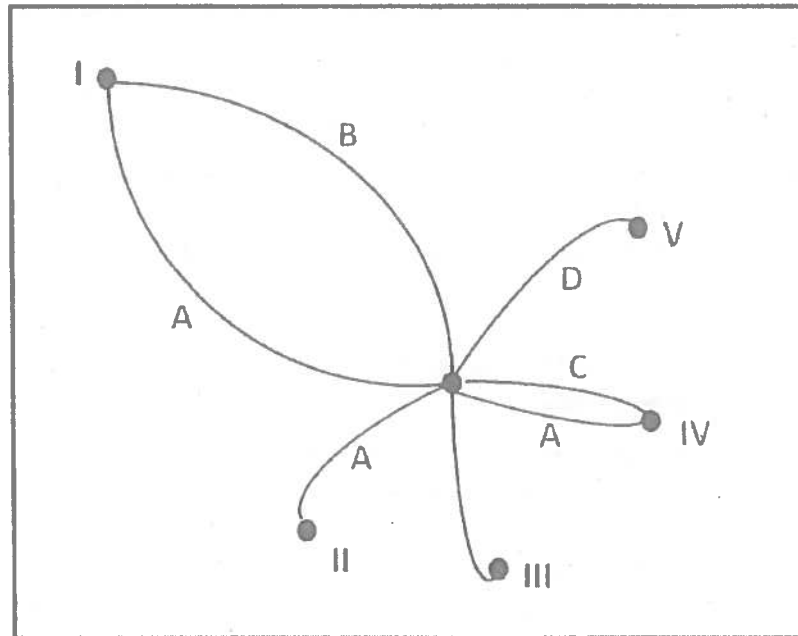
vluchten met een hogere frequentie verlangt. Iets waar Boeing ook bewust op inzet. Haar allernieuwste toestellen de 787 Dreamliner en de 737 MAX kunnen minder passagiers vervoeren dan de Boeing 777 of 747, maar zijn vele malen zuiniger, stiller en hebben een grotere actieradius. Bestemmingen zijn daardoor eerder rendabel te verbinden. De noodzaak - zoals op Schiphol - om via een hub luchthaven voldoende passagiers te bundelen om hele grote vliegtuigen voor intercontinentale vluchten vol te krijgen neemt daarmee af en een overstap via een hub wordt steeds minder nodig.

- 1.16 Onderzoek bevestigt dat low cost carriers en point-to-point carriers de prijs van vliegtickets structureel hebben verlaagd en daardoor mobiliteit in Europa hebben gestimuleerd. Daarbij komt dat de connectiviteit verder is toegenomen doordat deze maatschappijen steeds meer nieuwe "city pairs" verbinden zonder dat daarvoor echter een hub-and-spoke model noodzakelijk is.
- 1.17 De Europese luchthavens brancheorganisatie Airports Council International (ACI) Europe, waar 500 luchthavens uit 45 Europese landen bij zijn aangesloten, meldt dat voor de 5 grootste luchthavens van Europa (Schiphol, London Heathrow, Parijs Charles de Gaul en de luchthavens van Frankfurt en Istanbul) de groei aan hub verkeer tot stilstand is gekomen. Alleen Schiphol laat nog een kleine groei zien. Het bestemmingsverkeer daarentegen groeit volgens ACI Europe met maar liefst 14 %.
- 1.18 Daarnaast is de verhouding werk ten opzichte van vrije tijd aan het veranderen. Mensen krijgen meer vrije tijd en vliegen wordt steeds goedkoper. Het toerisme naar Amsterdam groeit en groeit. Ook wordt arbeid meer en meer plaats onafhankelijk. Alternatieven voor daadwerkelijk moeten reizen voor overleg zijn al beschikbaar, functioneel en steeds vaker in gebruik. Dit alles zal volgens TUI fly een toename geven aan leisure passagiers en dito vluchten van en naar toeristische/vakantie bestemmingen. Precies de bestemmingen die nu van Schiphol moeten wijken. Voor het belang van de reisbranche voor de Nederlandse economie zie de ANVR brochure: "Grensoverschrijdend, Nederlandse economie groeit van buitenlandse reis"².
- 1.19 TUI fly constateert dat de omvang van het "hybride" verkeer toeneemt. Hybride zit in de reden van de reis. Dat is vaak een combinatie tussen of (i) zakelijk en leisure of (ii) zakelijk en VFR (Visiting Friends and Relatives) of (iii) leisure en VFR. De reden van het bezoek van de bestemming is in toenemende mate niet meer eenzijdig zakelijk of leisure gedreven.

² https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie_envakantieLR.pdf

- 1.20 En tenslotte ontstaan er varianten op het huidige hub model zoals dat op Schiphol aan de orde is. Varianten op het model waar zowel de aanvoer van passagiers naar de hub luchthaven als de intercontinentale vluchten daarvandaan afhankelijk is van de concurrentiekracht van één (netwerk) maatschappij. Zo is het "self hubbing" in opkomst, een ontwikkeling waarbij de consument zelf de verschillende segmenten van zijn/haar reis boekt. Verder ziet de reisbranche een toename in connectiviteit waarbij twee verschillende vervoersmiddelen gecombineerd worden, bijvoorbeeld een hogesnelheidstrein in combinatie met een vlucht.
- 1.21 Inmiddels gaan er combinaties ontstaan waar een low cost maatschappij als partner zorgdraagt voor de aanvoer van passagiers voor de maatschappij die vervolgens de intercontinentale vluchten uitvoert. Deze opzet lijkt een profijtelijke groeipotentie te hebben en - dat is nog belangrijker - het is niet afhankelijk van Schiphol als overstap luchthaven. Elke grote EU luchthaven in Noordwest Europa komt hiervoor in aanmerking. Schiphol heeft wat dat betreft te maken met concurrentie van andere luchthavens.
- 1.22 In de ogen van TUI fly dienen de bovengenoemde ontwikkelingen in het belang van Schiphol en de Nederlandse economie nauwgezet in de gaten gehouden te worden. Het verplicht de overheid om na te denken over toekomstscenario's voor Schiphol, op basis waarvan er bijtijds kan worden bijgestuurd met een andere invulling van het beleid. Bijsturing van beleid zodat Nederland in een internationale concurrerende omgeving - welke doorlopend in transitie is - het initiatief houdt en zorgt voor het optimaliseren van concurrentievoorwaarden en markttoegang en vooral niet in het defensief en protectionisme belandt.
- 1.23 Het onverkort continueren van het huidige beleid (vastgesteld in 2008) past niet in de werkelijkheid van deze ontwikkelingen in de markt. Het komt niet langer overeen met de marktvraag. Het is niet verstandig om vast te houden aan beleid wat de marktontwikkeling niet volgt.
- 1.24 Het is essentieel om de veronderstelling dat alleen transfer onontbeerlijk is voor de diversiteit en rijkdom van het netwerk op een luchthaven te kunnen falsificeren.
- 1.25 In een fase van netwerkgroei is het aannemelijk dat routes op zichzelf niet rendabel zijn waardoor transferpassagiers de voedingsbodem kunnen vormen naar verdere groei en efficiëntie. In Nederland (en Schiphol in het bijzonder) doet zich echter inmiddels een andere situatie voor. Het transfervervoer heeft haar waarde bewezen en de capaciteit is vol. In een dergelijk situatie is het in het belang van de toekomstbestendigheid om tevens aandacht te hebben voor het belang van het bestemmingsverkeer ten bate van de Nederlandse connectiviteit en economische

werking. Eenzijdige aandacht voor alleen transfervluchten is (te) kostbaar om het netwerk te onderhouden en simpelweg niet noodzakelijk. Afbeelding hieronder illustreert deze situatie:



- 1.26 De bestemmingen (I t/m IV) zijn allen verbonden met de centrale luchthaven. Daarbij opereren verschillende luchtvaartmaatschappijen (A t/m D) op de desbetreffende routes. In geval van bestemmingen I en IV verbindt de luchtvaartmaatschappij A beide bestemmingen door middel van een hub verbinding over de centrale luchthaven. In de huidige verkeerverdelingsregel wordt ervan uit gegaan dat luchtvaartmaatschappij A daarmee essentieel is voor het behoudt van de twee bestemmingen. Er zijn echter in de huidige markt, met voornoemde ontwikkelingen, voldoende andere luchtvaartmaatschappijen die deze routes onder een point-to-point model aanbieden. Daarnaast is het niet langer houdbaar om te veronderstellen dat bestemming II, met een connectie verzorgd door luchtvaartmaatschappij A van groter belang is dan de bestemming III of V uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen enkel vanwege haar transfer op de route naar bestemming I.
- 1.27 TUI fly is van mening dat de gedwongen winkelnering naar alleen het aanbod van luchtvaartmaatschappij A moet worden losgelaten. Een divers en robuust netwerk

voortkomend uit verschillende luchtvaartmaatschappijen met afwijkende businessmodellen moet het nieuwe model voor Schiphol zijn. Zo is Nederland, en Schiphol in het bijzonder, geëquipeerd voor de marktvraag en sectorontwikkeling van morgen

- 1.28 Het rapport van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur uit juli 2016, "Mainports Voorbij" is reeds een goede aanzet voor het "tegen het licht houden" van het huidige beleid. Volgens de Raad moet de insteek van het beleid niet meer zijn het zorgen voor de autonome groei van Schiphol als hub luchthaven (de "mainport" genoemd). Verdere groei van de mainport Schiphol levert niet als vanzelfsprekend meer op voor de Nederlandse economie en samenleving. Het is eerder omgekeerd, er moet -volgens het advies - nagedacht worden over wat de bijdrage van Schiphol kan zijn aan de concurrentiekracht van de Nederlandse economie en haar vestigingsklimaat voor wonen, werken en leven. Kortom het belang van het zorgdragen voor het bestendigen van kwalitatief sterk bestemmingsverkeer naar en van Nederland.
- 1.29 TUI fly heeft de indruk dat vorenstaande realiteit van ontwikkelingen in de markt en de mogelijkheden daarvan voor Schiphol, de regionale luchthavens, de Nederlandse economie en haar consumenten, niet is meegenomen in de besluitvorming aangaande een Verkeerverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad.
- 1.30 Wat in ieder geval volgens TUI fly voorkomen moet worden is dat er geïnvesteerd blijft worden in een model voor Schiphol en de regionale luchthavens waarvan we achteraf moeten constateren dat de markt aan dat model voorbij gegaan is.
- 1.31 Volgens TUI fly moet de focus worden bijgesteld. Er is sprake van een scheve verhouding. Er is te veel aandacht voor het transfervervoer en het hub model als het enige model voor Schiphol. Dat vervoer heeft geen directe bijdrage aan de Nederlandse economie, hoogstens een afgeleide. Het bestemmingsverkeer van en naar Nederland is veel belangrijker en wordt steeds belangrijker (zie onder andere de ANVR brochure "*Grensoverschrijdend*" *Nederlandse economie groeit van buitenlandse reis*). De vraag voor de Nederlandse overheid moet zijn: "Wat is het model voor Schiphol om het bestemmingsverkeer voor Nederland te bestendigen, op basis van eerlijke concurrentie en diversiteit in het belang van de Nederlandse economie en de consument (waaronder de consument waar TUI Nederland en TUI fly zich op concentreert, namelijk die in Nederland woont en met het vliegtuig op vakantie gaat).

2. KADER

- 2.1 TUI fly acht het allereerst van belang om een schets te geven van het huidige kader waarbinnen de voorgenomen Verkeerverdelingsregel dan zou worden afgekondigd.
- 2.2 Een van de pijlers van de EU is dat haar interne markt volledig geliberaliseerd is. Er gelden 4 vrijheden: vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal. Een fundamenteel uitgangspunt voor de luchtvaart binnen deze interne markt is, dat elke communautaire luchtvaartmaatschappij vrij is om te bepalen van en naar welke EU luchthaven zij wenst te opereren. Het is exclusief de autonome keuze van de luchtvaartmaatschappij³.
- 2.3 Het gaat binnen de Europese Unie om optimale markttoegang en concurrentievoorwaarden. Het is als overheid dan ook niet toegestaan om de belangen van een onderneming te beschermen ten opzichte van andere ondernemingen die eveneens toegang willen tot en willen concurreren in elke markt binnen de EU. De beschikbare capaciteit aan luchthaven infrastructuur dient op een onafhankelijke, transparante, objectieve en non-discriminatoire wijze onder de betreffende luchtvaartmaatschappijen te worden verdeeld.

Het Alders akkoord

- 2.4 Het Aldersakkoord is een 10 jaar oud compromis van bewoners, Schiphol Group, KLM, de LVNL en lokale overheden waarin afspraken zijn gemaakt over onder andere de verdeling van de infrastructurele capaciteit van Schiphol. Zo is er (i) een maximumcapaciteit van het aantal vliegbewegingen op Schiphol van 500.000 per jaar (sinds 2015) tot aan 2020, overeengekomen (inclusief 32.000 nachtbewegingen) maar zijn er ook (ii) afspraken gemaakt over selectieve groei van Schiphol ten behoeve van de netwerkmaatschappij ten kosten van andere maatschappijen en vluchten.
- 2.5 De analyse met betrekking tot de mainport/hubfunctie door de commissie voorgezeten door de heer Alders vertelt over gesprekken met zowel de landsadvocaat als de ACM. Daaruit zou naar voren zijn gekomen dat - kort gezegd - schending van het mededingingsrecht met het Alders. akkoord/advies niet aan de orde was, omdat de netwerkmaatschappij een heel bijzondere en essentiële rol heeft voor behoud en ontwikkeling van de "hubfunctie" voor Schiphol.

³ De enige beperking aan de vrijheid voor de luchtvaartmaatschappij kan komen van luchthavens die slot-gereguleerd zijn en waarvan de capaciteit beperkt is. Echter Europese wetgeving (de Slotverordening) zorgt ervoor dat de beschikbare slots op een onafhankelijke, eerlijke, transparante en non-discriminatoire worden verdeeld

- 2.6 Mede afgaande op die vaststellingen door de landsadvocaat en de ACM, waar overigens de analyse maar heel summierlijk op inging, heeft de betreffende Alders commissie geadviseerd tot structureel en thematisch overleg over onder meer tariefstellingen, vluchtbewegingen en de "selectieve groei" van Schiphol ten behoeve van alleen de "netwerkmaatschappij". De rol en de positie van de netwerkmaatschappij werd daarmee als voorwaardelijk gezien voor de kwaliteit van het netwerk aan bestemmingen vanaf Schiphol.
- 2.7 Aan de eerdere doelstelling van het Alders akkoord wordt tot nu toe voldaan. Het heeft, met als opzet het waarborgen van selectieve groei van Schiphol ten behoeve van het hub model, nu voor wat betreft het indertijd overeengekomen aantal vliegbewegingen per jaar⁴ -haar doelstelling bereikt. Dit ondanks het feit dat de omvang van de geluidsoverlast in een veel grotere mate is afgenomen dan indertijd met het Alders akkoord voorzien. Vliegtuigen zijn aanmerkelijk stiller en efficiënter geworden⁵.
- 2.8 Wat nu in feite nog resteert van het Alders akkoord uit 2008 is het daadwerkelijk uitvoeren van het idee van selectiviteit door middel van het instellen van een Verkeerverdelingsregel. Een beleidsvoornemen waarmee er hard wordt ingegrepen in de marktwerking en de netwerkmaatschappij die samen met haar partners verder beschermd zal worden ten opzichte van de resterende maatschappijen.

Machtsgesitue Schiphol

- 2.9 Schiphol heeft een sterke machtspositie ten opzichte van haar gebruikers. Deze positie wordt niet ingedamd door een kopersmacht van luchtvaartmaatschappijen. Deze maatschappijen hebben namelijk geen reëel alternatief. Schiphol is aldus gevrijwaard van de tucht van de markt.
- 2.10 Deze machtspositie brengt een bijzondere verantwoordelijkheid jegens de gebruikers van de luchthaven met zich. Uit die verantwoordelijkheid vloeit onder meer voort dat Schiphol redelijke tarieven en voorwaarden dient te hanteren en dat ze haar diensten en infrastructuur op non-discriminatoire wijze beschikbaar stelt aan haar gebruikers (zie o.a. de artikelen 8.25d, 8.25e, 8.25ea Wet Luchtvaart).
- 2.11 Pas als blijkt dat door capaciteitsbeperkingen niet alle verzoeken tot toegang kunnen worden gehonoreerd dan rust er op de luchthavenbeheerder een plicht om

⁴ Waarbij overigens moet worden opgemerkt dat de gehanteerde norm aan vliegbewegingen in plaats van een norm in decibellen (dB) in strijd is met de EU "Noise" richtlijn (EU richtlijn 2002/49)

⁵ uit een persbericht van Schiphol Group van 27 september jongstleden, over de nieuwe MER voor Schiphol - komt naar voren dat waar de norm was 5% minder geluidshinder in 2020, de luchtvaartmaatschappijen nu al op een afname met 29% hebben gerealiseerd.

op basis van bepaalde criteria vast te stellen welke gebruikers in welke mate kunnen worden toegelaten. De door de luchthaven gehanteerde criteria dienen relevant, objectief, transparant en non-discriminatoir te zijn. Op die manier wordt voorkomen dat bepaalde gebruikers worden bevoordeeld ten opzichte van andere gebruikers.

- 2.12 Het uitgangspunt moet zijn dat de luchthaven waar mogelijk gehoor geeft aan verzoeken van gebruikers om toegelaten te worden tot de desbetreffende diensten en infrastructuur van de luchthaven Schiphol. Gelijke toegang biedt te allen tijde een betere waarborg voor eerlijke concurrentie tussen gebruikers dan toegang die is voorbehouden aan slechts één of enkele gebruikers.

Machtspositie KLM en Skyteam

- 2.13 KLM⁶ is de "netwerkmaatschappij" voor Schiphol. Zij staat te boek als de leverancier van het internationale netwerk vanaf Schiphol. Het staat vast dat zij in dat kader een economische machtspositie heeft. KLM zelf bevestigt dat zij, in termen van aantallen passagiers of vliegbewegingen - samen met Skyteam partners - ongeveer 70 % van het verkeer verzorgen op Schiphol ten opzichte van de concurrentie die zorg zou dragen voor de resterende 30%.
- 2.14 KLM als netwerkmaatschappij is in hoge mate afhankelijk van het vervoer van transfer passagiers. Uit jaarcijfers van KLM komt naar voren dat op haar ICA vluchten gemiddeld 70% van de passagiers een transfer passagier is en alleen op Schiphol moet zijn om over te stappen.
- 2.15 Schiphol geeft aan dat er erg weinig capaciteit over is op Schiphol en dat er geen mogelijkheid is tot verdere groei op Schiphol (in ieder geval tot en met 2020). Hierdoor is er geen mogelijkheid meer voor de concurrenten van de netwerkmaatschappij om te kunnen toetreden tot of verder uitbreiden op Schiphol.

3. DE VOORGENOMEN VERKEERVERDELINGSREGEL

- 3.1 In het verleden heeft de Europese Commissie in een aantal inbreukzaken de invoering van verkeerverdelingsregels in de Regio's Parijs en Milaan beoordeeld in het licht van het vrije verkeer van diensten. Later is dat onderwerp summier

⁶ Voor wat betreft het in deze zienswijze gaat over (de operationele aspecten of de positie van de luchtvaartactiviteiten van) KLM wordt onder "KLM" tevens begrepen de luchtvaart activiteiten van haar dochtermaatschappijen actief op Schiphol.

geregeld bij Verordening (EEG) Nr. 2408/92.⁷ Sinds 1 november 2008 is de materie uitgebreider geregeld bij Verordening (EG) Nr. 1008/2008 ("Vo 1008/2008").⁸

- 3.2 In overweging 18 van Vo 1008/2008 zet de Uniewetgever uiteen dat het doel van die Verordening "de homogenere toepassing van de Gemeenschapswetgeving inzake de interne luchtvaartmarkt wegens het internationale karakter van het luchtvervoer" is. In overweging 13 zet de Uniewetgever uiteen dat "de verkeerverdelingsregels tussen luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, moeten worden verduidelijkt en vereenvoudigd". Artikel 19 Vo 1008/2008, met het opschrift "Verkeerverdeling tussen luchthavens en de uitoefening van verkeersrechten", bepaalt, voor zover relevant:

"2. Na overleg met de belanghebbende partijen, met inbegrip van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, mag een lidstaat de verdeling van het luchtverkeer tussen luchthavens regelen zonder discriminatie tussen bestemmingen in de Gemeenschap of discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij, voor zover aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de luchthavens bedienen dezelfde stad of agglomeratie;*
- b) de luchthavens worden bediend door adequate vervoersinfrastructuur die, voor zover mogelijk, een directe verbinding verschaft waardoor de luchthaven binnen negentig minuten kan worden bereikt, ook indien daarvoor de grens moet worden overschreden;*
- c) de luchthavens zijn via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen, en*
- d) de luchthavens bieden de luchtvaartmaatschappijen de nodige diensten en doen niet onnodig afbreuk aan hun commerciële kansen.*

Een voorstel voor de verdeling van het luchtverkeer tussen de betrokken luchthavens moet in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en op objectieve criteria gebaseerd zijn.

3. De betrokken lidstaat stelt de Commissie in kennis van haar voornemen om de

⁷ Verordening (EEG) Nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes, *PbEG* 1992 L 240, p. 8.

⁸ Verordening (EG) Nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening), *PbEU* 2008 L 293, p. 3.

verdeling van het luchtverkeer te regelen of om een bestaande verkeerverdelingsregel te wijzigen.

De Commissie gaat na of de leden 1 en 2 van dit artikel zijn nageleefd en beslist, binnen zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving van de lidstaat en overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure, of de lidstaat de maatregelen mag toepassen.

De Commissie publiceert haar besluit in het Publicatieblad van de Europese Unie; de maatregelen worden niet toegepast alvorens de goedkeuring van de Commissie is gepubliceerd."

Het in artikel 19 lid 2 gebruikte begrip "agglomeratie" wordt in artikel 2 aanhef en onder 22 als volgt gedefinieerd:

"een stedelijk gebied dat bestaat uit een aantal grote of kleine steden die door de bevolkingstoename en expansie fysiek zijn samengesmolten tot een ononderbroken bebouwd gebied;"

Beoordeling op juridische gronden

- 3.3 Voor de inhoudelijke beoordeling is artikel 19 lid 2 Vo 1008/2008 van prominent belang. Volgens deze bepaling mag de verkeerverdelingsregel er niet toe leiden dat er sprake is van discriminatie tussen (i) bestemmingen in de gemeenschap en (ii) naar identiteit van de luchtvaartmaatschappij.
- 3.4 Daarnaast moet volgens artikel 19 lid 2 Vo 1008/2008 de verkeerverdelingsregel in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie, alsmede gebaseerd zijn op objectieve criteria.
- 3.5 Discriminatie naar bestemmingen binnen de gemeenschap is niet toegestaan. Echter de voorgestane verdeling van verkeer op basis van type bestemming maakt dat de bestemmingen binnen de gemeenschap waar in verhouding veel vakantiegangers naar toegaan zoals Malaga, Canarische eilanden, Mallorca, en Porto (zie de lijst in het wetsvoorstel) worden achtergesteld ten opzichte van "niet leisure"-bestemmingen op grond van de definitie .
- 3.6 De verdeling mag geen discriminatie naar identiteit van de luchtvaartmaatschappij inhouden. Maar de verdeling op basis van type bestemming maakt dat een maatschappij met de identiteit van een charter of leisure maatschappij wordt achtergesteld ten opzichte van een traditionele netwerkmaatschappij actief op meer zakelijke bestemmingen.

- 3.7 De verkeerverdelingsregel moet voldoen aan de beginselen van evenredigheid en proportionaliteit. Dit houdt in dat de consequenties van de maatregel in verhouding moeten staan met de maatregel nagestreefd belang. Daarvan is met het Concept verkeerverdelingsregel geen sprake. Het nagestreefte (publieke) belang is het vrij houden van capaciteit op Schiphol ter borging van selectieve groei van maar één maatschappij, namelijk de hub carrier/netwerk carrier op Schiphol⁹. Daartoe moeten vluchten naar leisure bestemmingen van Schiphol worden geweerd. Het zal luchtvaartmaatschappijen die relatief veel op leisure bestemmingen¹⁰ opereren onevenredig hard raken. Bepaalde vluchten van deze maatschappijen worden van Schiphol geweerd, terwijl vluchten van hun concurrenten op Schiphol mogen blijven. Het jaagt maatschappijen waarvan vluchten worden uitgeplaatst op kosten. De "business case" voor de vluchten zal aanmerkelijk verslechteren en daarmee het resultaat voor de betreffende luchtvaartmaatschappij. Het nagestreefte belang van selectieve groei voor Schiphol, gaat in onevenredige mate ten koste van het belang van deze maatschappijen.
- 3.8 De luchthavens waar de verkeerverdelingsregel betrekking op heeft moeten dezelfde agglomeratie bedienen en efficiënt en betrouwbaar bereikbaar zijn, zowel onderling als met de betreffende agglomeratie. Dit betreft de voorwaarden conform artikel 19 lid 2 sub a, b, c en d Vo 1008/2008. Daarvan is geen sprake. Schiphol is veel beter bereikbaar voor de consument vanuit Amsterdam en de hele Randstad dan Lelystad. De reistijd vanaf Schiphol naar Amsterdam en de Randstad is aanmerkelijk korter dan die vanaf Lelystad. De luchthaven Lelystad is met het openbaar vervoer alleen te bereiken per bus vanaf het station Lelystad, terwijl Schiphol een eigen station heeft met hoge frequente en zeer goede verbindingen met de hele Randstad. Ook de luchthavens onderling zijn niet efficiënt met elkaar verbonden. Er is geen directe verbinding tussen beide luchthavens. Lelystad bedient ook niet dezelfde agglomeratie als Schiphol. Daarvoor ligt Lelystad te veel noordelijk van de Randstad.
- 3.9 Het gedwongen uitplaatsen van "vakantievluchten" naar de luchthaven Lelystad met een aanmerkelijk inferieure bereikbaarheid voor de consument ten opzichte van Schiphol maakt het concurrentienadeel voor de betreffende luchtvaartmaatschappijen alleen maar groter. Een groot gedeelte van de klanten van TUI fly komt uit de Randstad. Niet alleen uit Amsterdam maar ook uit de regio Den Haag en Rotterdam.

⁹ In feite een commercieel belang, meer dan een publiek belang.

¹⁰ Ijst met leisure bestemmingen zoals opgenomen in het Concept Verkeerverdelingsregel

Concept Verkeerverdelingsregel is in strijd met Slotverordening.

- 3.10 Slots worden verdeeld conform het Europese recht, namelijk de Slotverordening¹¹. Een "slot" wordt ingevolge artikel 2 (a) van de Slotverordening gedefinieerd als een:

"door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke lucht- haveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening;"

Hoe een dergelijk slot vervolgens wordt gebruikt is volledig aan de luchtvaartmaatschappij. Er mogen verder geen voorwaarden aan het gebruik van het slot gesteld worden, zoals dat het slot alleen gebruikt mag worden voor bepaalde bestemmingen. Dat is echter wel de consequentie indien het Concept verkeerverdelingsregel zal worden ingevoerd voor slots op Schiphol.

- 3.12 Verder zal invoering van het Concept verkeerverdelingsregel in conflict zijn met het systeem van historische slots. Dat zijn slots series waarover de luchtvaartmaatschappij historische rechten heeft verworven. Wat kort gezegd inhoudt dat deze maatschappij het opvolgende seizoen recht heeft op dezelfde slot serie indien zij deze slots voor meer dan 80% "volgevlogen" heeft in het betreffende seizoen. De voorgestelde verkeerverdelingsregel zal als consequentie hebben dat in strijd met de Slotverordening maatschappijen hun historische slots zullen verliezen doordat ze deze niet meer kunnen gebruiken op de gewenste tijden.

Analogie met de Italiaanse situatie rond Milaan

- 3.13 De Italiaanse overheid heeft indertijd een poging gedaan tot invoeren van een verkeerverdelingsregel. Het huidige voorstel van de Nederlandse overheid tot een verkeerverdelingsregel kent een analogie met de pogingen van de Italiaanse overheid tot het instellen van een verkeerverdelingsregel voor Milaan.

Dat regime had als oogmerk het beschermen van Alitalia en het promoten van Milan Malpensa als de enige hub voor Milaan. De andere luchthaven; Milan Linate

¹¹ EU verordening 95/93, van de Raad van 18 januari 1993, als gewijzigd

diende te functioneren als een "point-to-point" luchthaven met beperkte capaciteit. Echter alleen Alitalia voldeed aan de criteria om vluchten uit te kunnen voeren tussen Milan Malpensa en Rome Fiumicino (de grootse hub van Alitalia).

- 3.14 Deze voorgenomen verkeerverdelingsregel was verboden door de Europese Commissie, zolang de Italiaanse overheid niet de bezwaren van de Europese Commissie aangaande de discriminatoire en disproportionele opzet van het verkeerverdelingsregime dat de concurrentie van Alitalia aanmerkelijk concurrentienadeel opleverde, zou adresseren¹².
- 3.15 In haar beoordeling van de verkeerverdelingsregel voor Milaan ging de EU commissie gedegen te werk. Er werd door de commissie een onafhankelijke expert ingeschakeld ten einde onderzoek te doen naar de beschikbare capaciteit op de betrokken luchthavens en of deze capaciteit wel optimaal werd benut.
- 3.16 Op basis van klachten van veel luchtvaartmaatschappijen vond de Europese Commissie de initiële opzet van de verkeerverdelingsregel discriminerend aangezien alleen Alitalia voldeed aan de criteria voor vluchten tussen Milaan Malpensa en haar hub Rome waardoor de concurrentie werd vervalst.
- 3.17 De commissie verduidelijkte met haar besluit eveneens dat het verbod van discriminatie niet beperkt was tot nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij maar tevens de identiteit van de maatschappij, zijnde het specifieke door de luchtvaartmaatschappij gehanteerde businessmodel.
- 3.18 De huidige situatie waarbij de Nederlandse overheid probeert om Schiphol te beschermen als de "hub" luchthaven voor Nederland heeft vergelijkbare elementen die indertijd door de EU commissie als niet toegestaan werden gezien.
- 3.19 Ook de voorgestane verkeerverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad is overduidelijk in het belang van een "netwerkmaatschappij" en discriminerend voor een maatschappij met een ander business model. Het gaat zelfs verder dan de opzet die de Italiaanse overheid had ontworpen, doordat met het Nederlandse voorstel luchtvaartmaatschappijen die "point-to-point" vluchten naar leisure bestemmingen verzorgen zelfs actief worden verbannen van de hub luchthaven .
- 3.20 Verder komt uit de beoordeling door de EU commissie van het Italiaanse voorstel naar voren dat de staat van de infrastructuur in het kader van proportionaliteit als een belangrijke factor werd gezien. De ontsluiting van luchthavens over land werd met elkaar vergeleken. Het feit dat luchtvaartmaatschappijen - niet zijnde Alitalia -

¹² zie Commissie besluit van 21 december 2000 aangaande de procedure met betrekking tot de toepassing van Verordening (EEC) No 2408/92 (Case TREN/AMA/12/00 – Italian traffic distribution rules for the airport system of Milan).

werden gedwongen om hun hub operatie vanaf Milan Malpensa uit te voeren, terwijl Alitalia dat kon doen vanaf de luchthaven Rome Fuimicino (met veel betere faciliteiten, infrastructurele ontsluiting over land) werd gezien als een concurrentienadeel.

- 3.21 Gespiegeld naar Schiphol ten opzichte van Lelystad is de conclusie dat de bereikbaarheid aan landzijde vanuit Amsterdam en de Randstad voor Schiphol veruit superieur is ten opzichte van die van Lelystad. Zowel via de weg als per spoor. Ook de geografische ligging van Schiphol ten opzichte van de Randstad is aanmerkelijk beter dan die van luchthaven Lelystad. Waardoor uitplaatsing een verder concurrentienadeel zal inhouden.
- 3.22 Tenslotte, in haar beoordeling van de Italiaanse verkeerverdelingsregel werd verder door de commissie aangegeven dat een verkeerverdelingsregel *alleen* aan de orde kan zijn indien vaststaat dat het met de verkeerverdelingsregel nagestreefde doel niet te bereiken is met marktwerking.
- 3.23 Het is thans niet duidelijk wat de effecten zijn indien de Nederlandse overheid daadwerkelijk zal investeren in de luchthaven Lelystad en de daar beschikbare capaciteit tot volwaardig wasdom laat komen. Zodat de luchthaven Lelystad voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk een volwaardig alternatief kan zijn voor Schiphol. Dat gaat over tarieven, bereikbaarheid, afhandeling snelheid en faciliteiten voor de passagier en luchtvaartmaatschappij. Investerings zodat de luchthaven Lelystad op haar eigen merites een concurrerende business case gaat zijn ten opzichte van vliegen vanaf Schiphol.

4. IMPACT VAN DE VERKEERVERDELINGSREGELING VOOR TUI FLY

- 4.1 In de normale situatie bepaalt een luchtvaartmaatschappij zelfstandig haar netwerk aan bestemmingen en routes. Dat is een commerciële keuze en de luchtvaartmaatschappij neemt een nieuwe bestemming en route alleen in haar portofolio op indien de business case dat mogelijk maakt. Er kunnen in de opstartfase van een nieuwe route aanloopverliezen zijn maar uiteindelijk moet er sprake zijn van een economisch rendabele route.
- 4.2 In feite is het de markt, dat wil zeggen de consument, die bepaalt of het opnemen van een nieuwe bestemming en daarmee een nieuwe route rendabel is. Bepalend is of er voldoende volume aan passagiers te verwachten is van en naar die bestemming (hoe ziet de "catchment area" van die specifieke luchthaven er uit) en of het qua capaciteit aan productiemiddelen (crew, staff, vliegtuigen) in de planning en operatie in te passen is. Bij TUI fly komt er nog een extra element bij kijken,

namelijk dat de vluchten onderdeel uitmaken van een reis. De heenreis wordt soms met een ander type vliegtuig uitgevoerd dan de terugreis ten einde de vloot optimaal te benutten.

- 4.3 Van een zelfstandige keuze op basis van een eigen commerciële afweging is met de gedwongen uitplaatsing op grond van de verkeerverdelingsregel geen sprake. TUI fly - gelijk aan andere maatschappijen met vluchten naar vakantiebestemmingen - wordt voor een voldongen feit geplaatst. Bepaalde vluchten die zij eerst vanaf Schiphol aanbood als onderdeel van een reis moeten nu vanaf Lelystad worden uitgevoerd. Daarnaast is TUI fly dan ook nog gebonden aan de opgelegde beperkte capaciteit van Lelystad.
- 4.4 Dat leidt voor TUI fly in ieder geval tot een significant margeverlies op het operationeel en commercieel vlak. Dit door een gedwongen "split operation" en afname van mogelijkheden tot optimalisatie van productiemiddelen. TUI fly opereert zowel *widebody* vliegtuigen (Boeing 787 en 767) als *narrowbody* vliegtuigen (Boeing 737). Alleen deze laatste kunnen vanaf Lelystad opereren.
- 4.5 De analyse van TUI fly leert dat het onder andere zal leiden tot (i) een toename van de operationele kosten voor TUI fly, (ii) uitval van vluchten door nachtsluiting en mist, (iii) beperking van de mogelijkheden tot planningsoptimalisatie en (iv) toename van het aantal (gedeeltelijk) lege vluchten in het hoogseizoen.
- 4.6 De consument gaat hier eveneens de dupe van worden. De toename aan kosten zal terugkomen in de prijs naar de markt (van de reis en ticket) en de verminderde mogelijkheden tot optimalisatie zal een beperking van de keuzemogelijkheden voor de reiziger tot gevolg hebben. Zo zal de mogelijkheid om met grotere toestellen te vliegen afnemen (betekent meer vliegbewegingen met narrow body vliegtuigen) en combinaties van slots verdwijnen. Met 1.6 miljoen reizigers op jaarbasis weegt het TUI belang rechtstreeks door in de keuzevrijheid en eindprijs van de (Nederlandse) consument.

5 CONCLUSIE

- 5.1 De verkeerverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad waarmee bepaalde vluchten vanaf Schiphol gedwongen worden uitgeplaatst naar Lelystad moet niet worden ingevoerd. Zie daarvoor de bovenstaande argumenten.
- 5.2 Een dergelijk actief ingrijpen door de Nederlandse overheid dient achterwege te blijven en is in strijd met de voor de EU geldende afspraken van vrij verkeer van diensten, binnen een omgeving van optimale concurrentie en markttoegang. De

verkeerverdelingsregel zal de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen afzwakken en nadelige gevolgen hebben voor de consument, bijvoorbeeld in de vorm van hogere ticketprijzen en minder keuzemogelijkheden. De voorziene verkeerverdelingsregel zal ook niet de benodigde consent van de EU Commissie verkrijgen.

- 5.3 In plaats van het stoïcijns doorzetten van het huidige beleid wat stamt uit 2008 en waaruit het idee van selectiviteit voortkomt, zou het veel verstandiger zijn indien de Nederlandse overheid het voortouw neemt in het her-eiken en updaten van het beleid voor Schiphol en de regionale luchthavens. Voorkomen moet worden dat Nederland binnen de doorlopende veranderende internationale omgeving het initiatief verliest en beland in protectionisme.
- 5.4 TUI fly is in ieder geval voorstander van beleid wat de voor de Nederlandse luchtvaart relevante marktontwikkelingen binnen de internationale luchtvaart onderkent en wat is gericht op het bevorderen en optimaliseren van (i) duurzaamheid, (ii) de concurrentievoorwaarden en (iii) de marktwerking. TUI fly vraagt daarbij aandacht voor milieu- en economisch efficiënt gebruik van schaarse capaciteit aan vliegbewegingen. Het zou een goede ontwikkeling zijn indien er een systeem komt waarmee dat beloond kan worden.
- 5.5 De slotallocatie kan uitkomst bieden. De Slotverordening kent namelijk de mogelijkheid tot het lokaal aannemen van "richtsnoeren" die tot doel hebben dat de schaarse capaciteit van die luchthaven efficiënter benut zal worden. Een lokaal richtsnoer ("Local Rule") voor Schiphol zou er dan voor kunnen zorgen dat er een correctie plaatsvindt door in de slotuitgifte rekening te houden met hoe milieu- en economisch efficiënt de luchtvaartmaatschappij haar slots in het voorafgaande seizoen gebruikt heeft. Hoe efficiënter de operatie van de betreffende luchtvaartmaatschappij des te meer ruimte deze ter beschikking krijgt.
- 5.6 Dit her-eiken zou kunnen inhouden dat de huidige focus op het eenzijdig stimuleren van alleen het transfervervoer voor Schiphol moet worden losgelaten en er meer aandacht moet zijn voor het bestemmingsverkeer en haar belang voor de Nederlandse economie en haar consumenten.
- 5.7 Voor wat betreft de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Ook daar is TUI fly voorstander van marktwerking. Regionale luchthavens in Nederland dienen zich zelfstandig volgens de principes van de markt te kunnen ontwikkelen en niet aan de leiband van de luchthaven Schiphol te lopen. Marktwerking voor Lelystad houdt in dat zij onafhankelijk haar eigen propositie naar de markt kan ontwikkelen zodat de luchthaven Lelystad voor sommige maatschappijen die thans vanaf Schiphol

opereren zelfstandig een concurrerend alternatief zal vormen ten opzichte van het blijven op Schiphol.

- 5.8 TUI fly is ervan overtuigd dat er voor de Nederlandse luchtvaart meer toekomst zit in overheidsbeleid dat de juiste kaders stelt voor marktwerking, duurzaamheid en level playing field zodat er sprake is van optimale concurrentievoorwaarden. De inzet door de overheid tot het eenzijdig beschermen van het huidige hub model voor Schiphol is niet meer toekomstbestendig. Het doet geen recht aan de realiteit van de ontwikkelingen binnen de internationale luchtvaart. Het idee van een verkeerverdelingsregel met gedwongen uitplaatsing van vakantievluchten is een stap te ver en komt neer op protectionisme.
- 5.9 In het belang van de werkgelegenheid, economische groei en de leefomgeving pleit TUI fly ervoor dat de overheid zich inzet voor een meer hybride model voor Schiphol. Het gaat om het bestendigen van het bestemmingsverkeer voor Nederland. Het "point-to-point" vervoer moet daarvoor meer ruimte krijgen. In die combinatie van beide modellen zit de bijdrage van Schiphol aan de concurrentiekracht van de Nederlandse economie. Beide modellen vullen elkaar aan en bieden synergievoordelen. Voor de regionale luchthavens geldt dat deze zelfstandig en los van Schiphol hun eigen propositie en groeipad zouden moeten kunnen bepalen, zodat de beperkte capaciteit optimaal benut zal worden.
- 5.10 Alleen zo zal er voor de Nederlandse luchtvaart daadwerkelijk recht worden gedaan aan de beleidsspeerpunten zoals die volgen uit de luchtvaartnota en het regeerakkoord: innovatie, duurzaamheid en marktwerking. In de internationale luchtvaart heeft Nederland altijd vooropgelopen en het initiatief genomen met slimme en praktische oplossingen, laten wij dat "in de lucht houden".

Wij zijn graag bereid om met u in gesprek te treden en onze inbreng nader toe te lichten en zien met belangstelling uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

