

BARIN Doelstellingen:

In Nederland en elders het bevorderen van de belangen van de reguliere luchtvaartmaatschappijen die zich bezighouden met het vervoer van passagiers en vracht , naar en van Nederland.

Behartigen van belangen van de aangesloten luchtvaartmaatschappijen om voor hen de best mogelijke voorwaarden voor een succesvolle burgerluchtvaart in Nederland te realiseren.

Schiphol is een van de **grootste economische drivers** van en voor Nederland. 30 miljard Euro economische waarde en 300.000 banen. Om dit economische belang ook in de toekomst veilig te stellen moet **verantwoorde ruimte gegeven worden** aan de luchtvaart in Europa **en dus ook aan Nederland.**

Schiphol, maar ook de luchtvaartnota, is **geen doel**, maar een **middel** om enerzijds diensten efficiënt te faciliteren en anderszijds met kennis en kunde zaken goed te organiseren. Het is de taak van Schiphol, die de ambitie heeft Europe's Preferred Airport te willen zijn, om haar gebruikers, de luchtvaartmaatschappijen, kost efficiënt, concurrent, zowel optimale capaciteit als kwaliteit te leveren.

Na jaren aandringen wordt sinds een paar jaar door Schiphol het BARIN pleidooi van structurele verlaging van de luchthaven tarieven doorgevoerd en dient deze strategie voor de langere termijn doorgezet te worden t.b.v. de zeer benodigde concurrentie kracht.

De praktijk toont aan dat mede door de verlaging van de luchthaven tarieven meer passagiers door Schiphol worden afgehandeld dan geprognostiseerd.

Europe's most preferred airport:

Vele jaren bepleit de BARIN een **Single Till** constructie (tasjes) M.a.w. **EEN PORTEMONNEE** voor alle inkomsten en alle uitgaven en niet de huidige gehanteerde dual-till - twee portemonnees dus: een met de lucratieve tax free shops, parkeer en vastgoed opbrengsten en een voor de luchtvaart operatie.

Alles in- en uit EEN portemonnee maakt noodzakelijke investeringen in capaciteit en kwaliteit mogelijk, met behoud van een concurrerend tarief voor de gebruikers van de luchthaven; hetgeen Schiphol in staat stelt zich in een zeer concurrerend krachtenveld te handhaven.

-toen duidelijk werd dat die aanpak door het toenmalige cabinet niet werd opgenomen in de wet heeft BARIN als alternatief aangedrongen op een vaste bijdrage per jaar die wordt overgeheveld van de winkels/parker/vastgoed inkomsten naar investeringen in de luchtvaartactiviteiten en kostenverlaging.

*Het huidige voorstel voorziet daar onvoldoende in en is het nu niet helder waar we aan toe zijn in deze. De Bijdrage wordt tevens afhankelijk gesteld van **quote**: "andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen" **unquote**.*

Capaciteit, kwaliteit en kostenbeheersing zijn de drie sleutelwoorden bij de toekomstige ontwikkeling in luchtvaart die, en ik herhaal dit nog maar eens, een enorme bijdrage leveren aan de groei van Nederlandse economie en optimale connectiviteit.

14 miljoen Euro per dag erosian competitiveness

Single European Sky is een halt toeroepen aan een verkwisting van 14 miljoen euro per dag bij het vliegen in het Europese luchtruim.

In plaats van een efficiënt luchtnet worden de maatschappijen geconfronteerd met een lappendeken van 36 verkeersleiding organisaties.

In 2004 is tot de SES regelgeving besloten, en per heden 2015, is de implementatie van een SES nog heel ver weg. Dus voor de komende jaren worden luchtvaartmaatschappijen belast met een inefficiënt en kostbaar luchtverkeersleiding. Wij nodigen Nederland uit om haar voorzitterschap van de EU aan te wenden om SES hoog op de Europese implementatie agenda te plaatsen.

Regelgeving, en in het bijzonder Europese regelgeving, hebben een enorm effect op de financiële "bottom line" van luchtvaartmaatschappijen. In dit kader doet BARIN wederom een beroep op de Nederlandse overheid om haar EU voorzitterschap aan te grijpen om **Europese regelgeving de vereenvoudigen** en ook om, waar nodig, aan te laten sluiten aan de **economische realiteit en proportionaliteit** .

De Europese regelgeving omtrent compensatie bij vertragingen (passagiersrechten). De luchtvaart opereert mondiaal, doch de effecten van Europese regelgeving zijn hoofdzakelijk te zien bij Europese maatschappijen. Totaal geen "level playing field" dus.

Europese regelgeving vindt ook haar neerslag in de kosten van de beveiliging van de luchthaven. Studies laten zien dat ook op het terrein van "**security kosten**" er geen **level playing field in Europa** bestaat. Veiligheidskosten op basis van de nationale veiligheid hoort toe tot het domein van de overheid en niet van de luchtvaart. BARIN roept de Nederlandse overheid dan ook op om haar verantwoordelijkheid op dit terrein te nemen.

SEO benchmark Luchthavengelden

	AMS	CDG	FRA	LHR	BRU	LGW	MAD	MUC	ZRH	DXB	IST
Securitygelden	268		34		173		85	21	263	15	
Securityheffingen		277	140				15	119			
Securitygelden en -heffingen	268	277	175		173		100	140	263	15	

Wat geluidsbeperking voor omwonenden rondom Schiphol betreft toont de luchtvaartsector toont voortdurend aan haar verantwoordelijkheid te nemen

Luchtvaartmaatschappijen en haar passagiers hebben zo'n 750 miljoen Euro betaald aan isolatieprojecten van woningen in Nederland. Om nog maar niet te spreken van de miljarden dollars die de wereld luchtvaart bij voortduring blijft besteden aan schonere- en geluidsarmere vliegtuigen en innovatieve hinder beperkende vliegprocedures.

Woningbouw in en tegen de hindercontouren van de luchthaven moeten dan ook uitdrukkelijk worden vermeden.