

## **Selectiviteitsbeleid Schiphol en de rol van de regionale luchthavens**

### **1. Visie Corendon**

In algemene zin onderschrijft Corendon het beleid waarbij Schiphol zich in toenemende richt op haar mainportfunctie en vakantievluchten zoveel mogelijk gebruik gaan maken van extra te creëren capaciteit op regionale luchthavens. Dit is de basis van het selectiviteitsbeleid. We constateren echter dat de extra capaciteit in de regio tot nu toe niet is gerealiseerd terwijl Schiphol inmiddels vol is. Deze situatie stelt een vakantie-airline als Corendon - met Schiphol als thuisbasis - voor grote problemen die nu al een forse impact hebben op haar marktpositie en rentabiliteit. In dit document wordt onderbouwd op welke gebieden de overheid dringend actie zou moeten ondernemen om haar afspraken na te komen.

### **2. Aldersakkoord van 2008: “één en ondeelbaar”**

In de Aldersadviezen wordt steeds benadrukt dat de adviezen “één en ondeelbaar” zijn.<sup>1</sup> De praktijk is anders: alle aandacht gaat uit naar het versterken van de mainportfunctie van Schiphol, terwijl de extra capaciteit in de regio nog niet is ontwikkeld en Schiphol vrijwel vol is. Er wordt dus aanzienlijk meer prioriteit gegeven aan de overstappende buitenlandse zakenreiziger dan aan de Nederlandse gezinnen die in de vakantie een weekje naar de zon willen.

### **3. Overheid schiet tekort bij naleving protocollen en afspraken**

In 2008 is in een convenant<sup>2</sup> tussen Schiphol en de ministeries van V&W en VROM vastgelegd dat er extra capaciteit voor 35.000 vliegbewegingen op regionale luchthavens gerealiseerd zou worden per ultimo 2015 of zoveel eerder als 95% van het maximum van 510.000 (nu 500.000) vliegbewegingen zou zijn bereikt.<sup>3</sup> In 2012 is dit zelfs bijgesteld naar tot 90%. Lelystad moest daardoor versneld ontwikkeld worden. In 2016 werd de grens van de 90% (ruimschoots) overschreden.<sup>4</sup> In de vierjaarlijkse evaluatie van het selectiviteitsbeleid (okt 2013) werd nogmaals aangegeven dat per 2016 ruimte zou moeten zijn voor 25.000 vliegbewegingen op Lelystad en per 2020 nog eens 20.000 extra op Lelystad.<sup>5</sup>

***Op grond van deze afspraken die zijn vastgelegd in regelmatig herbevestigde convenanten, is Corendon ervan uitgegaan dat zij haar activiteiten tijdig en in ieder geval deels zou kunnen verleggen naar Lelystad en Eindhoven in het geval er op Schiphol voor haar minder ruimte beschikbaar zou zijn.***

Inmiddels is duidelijk dat Lelystad op z'n vroegst per 1 april 2019 open gaat en in de eerste jaren een zeer beperkte capaciteit zal hebben. In Eindhoven komt geleidelijk enige extra ruimte, maar er wordt geen enkel beleid gevoerd om die ruimte ook daadwerkelijk beschikbaar te maken voor 'overloop' van vakantievervoer vanuit Schiphol. Nederlandse vakantiemaatschappijen zoals Corendon, die Schiphol als basis hebben, kunnen uitsluitend capaciteit verplaatsen indien ze één of meer toestellen van Schiphol naar de regio verplaatsen. De extra capaciteit in Eindhoven komt slechts zeer geleidelijk beschikbaar en stelt ons niet in staat een vliegtuig daar te stationeren. We kunnen immers niet ¼ toestel overplaatsen. Wat moet dat dure vliegtuig de overige ¾ van de tijd doen? Dat betekent dat de extra capaciteit volledig opgesoupeerd wordt door voornamelijk buitenlandse low cost carriers die vanuit buitenlandse standplaatsen wel baat hebben bij kleine uitbreidingen omdat ze immers geen basis hoeven in te richten op de betreffende regionale luchthaven. Er is dus sprake van een ernstige tekortkoming in de uitvoering van het selectiviteitsbeleid. Corendon dreigt hierdoor tussen de wal en het schip te belanden.

### **4. Lelystad & andere regionale luchthavens: geen gelijk speelveld en geen volwaardig alternatief**

Vliegen van regionale luchthavens in plaats van Schiphol is altijd duurder voor een airline. Bij het verplaatsen van vakantievluchten vanaf Schiphol ontstaat daardoor een nadelige situatie voor de 'verplaatste' airline als zijn concurrenten wel vanaf Schiphol te kunnen blijven vliegen. Dit nadeel loopt op

tot enige tientallen Euro's per passagier per retourvlucht. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de beperkte openingstijden (minder optimale inzet vliegtuigen), duurdere brandstof, hogere kosten door kortere startbaan, ontbreken van onderhoudsfaciliteiten en inefficiency bij inzet vliegend personeel.<sup>6</sup>

Er zijn ook voordelen die kostenreducties opleveren, zoals een gemiddeld kortere taxi-tijd naar/van de landingsbaan, snellere 'omdraaitijden' en (vermoedelijk) lagere havengelden, maar die compenseren de hierboven genoemde nadelen slechts voor een klein deel. Corendon is daarom van mening dat de overheid zich maximaal moet inspannen om dit aanzienlijke kostennadeel te beperken of te compenseren.

## 5. Convenant verplicht tot discussie over accommodatie marktvraag

In het eerdergenoemde convenant uit 2008, is een bepaling opgenomen die van toepassing is indien het Aldersadvies niet integraal ("één en ondeelbaar") kan worden uitgevoerd:

*"Partijen erkennen dat het Adersadvies één en ondeelbaar is. [...] Mochten de Minister van V&W en de Minister van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de Minister van V&W en de Minister van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen."*<sup>7</sup>

Het is overduidelijk dat deze bepaling is bedoeld om te voorkomen dat (vakantie-)airlines in de problemen komen door het niet of niet tijdig scheppen van regionale capaciteit. Het komt ons voor dat deze discussie nog niet is opgestart, althans niet publiekelijk, alhoewel daar alle redenen toe is.

**Op grond van deze afspraken en toezeggingen zijn wij van mening dat Schiphol de (nog) niet gerealiseerde regio-capaciteit moet leveren totdat deze daadwerkelijk beschikbaar komt in de regio.**

## 6. Lelystad is bedoeld voor vakantieverkeer van Schiphol

Het leidt geen twijfel dat de nieuw ontwikkelde luchthaven Lelystad primair is bedoeld voor vakantievluchten die momenteel vanaf Schiphol worden uitgevoerd. De wijze waarop Lelystad 'bevolkt' gaat worden moet hier dan ook op worden ingericht. Dat betekent dat de luchthaven Lelystad zelf de markt moet kunnen bewerken om – in lijn met het selectiviteitsbeleid - airlines uit 'segment 5' (de vakantie-airlines) volgens de principes van de vrije markt te 'verleiden' om capaciteit over te hevelen van Schiphol naar Lelystad. Dit is ook in overeenstemming met bijvoorbeeld de aangenomen motie 31936/183 Geurts/De Rouwe (feb 2014). Dat betekent tevens dat Lelystad in eerste instantie niet 'slot-gecoördineerd' kan zijn. Als er wel sprake is van slotcoördinatie, wordt de capaciteit immers op grond van de Europese slotverordening toegewezen aan alle partijen die een aanvraag indienen.

## 7. Overheid moet dringend actie ondernemen

Onder verwijzing naar de eerder genoemd afspraken en convenanten, roept Corendon de overheid dringend op om haar verplichtingen na te komen door te waarborgen dat:

1. een vakantie-airline als Corendon al haar vluchten **op Schiphol** kan blijven uitvoeren zolang de extra capaciteit op de regio-luchthavens niet is gerealiseerd, mede door te bevorderen dat in de wijze waarop de capaciteit op Schiphol wordt gedeclareerd hiermee rekening wordt gehouden;
2. de extra capaciteit op de regio-luchthavens, met name in Lelystad en Eindhoven, daadwerkelijk beschikbaar is voor vakantie-airlines die capaciteit van Schiphol verplaatsen naar de regio.

## 8. Het is tijd voor een nieuwe discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland

Het Aldersakkoord dateert uit 2008. We zijn inmiddels bijna tien jaar verder en de wereld van de luchtvaart is volledig veranderd. De groei van Schiphol is voor het grootste gedeelte gerealiseerd in het

leisure-segment, niet alleen bij de bekende low-cost en vakantie-airlines, maar met name ook door de groei van het aantal en aandeel leisure-passagiers bij de klassieke lijndienstmaatschappijen. Er is niet langer onderscheid te maken tussen de segmenten of tussen de verschillende type airlines. Daarnaast spelen milieu en duurzaamheid een belangrijker rol. Stillere en schonere vliegtuigen veroorzaken minder overlast; toch speelt dat geen enkele rol in de selectiviteitsdiscussie en wordt hier niet op gestuurd. Ten slotte stellen wij vast dat het selectiviteitsbeleid volledig voorbij gaat aan het principe van marktwerking. Willen regionale luchthavens een aanzienlijk deel van het vakantieverkeer overnemen, dan moeten ze concurrerend opereren waardoor ze een reëel alternatief zijn voor de airlines die nu vanaf Schiphol vliegen. Die moeten immers kunnen concurreren met andere maatschappijen die vanaf Schiphol exact dezelfde (vakantie)bestemmingen blijven aanbieden op grond van hun historische rechten.

Alle reden voor een nieuwe, fundamentele discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, maar pas nadat dat de korte-termijnknelpunten in de uitvoering van het huidige beleid zijn opgelost.

---

**Corendon is een 100% Nederlandse reisorganisatie met eigen vliegtuigen die in 2017 de vakantie voor ruim 600.000 Nederlanders en Belgen verzorgt. Corendon ontwikkelt en exploiteert tevens hotels in de regio Amsterdam (ruim 1.000 kamers) evenals in Spanje en in Turkije. Corendon biedt in Nederland werkgelegenheid aan ruim 500 mensen en dat aantal groeit naar bijna 1.000 in 2019.**

---

<sup>1</sup> Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol (2008). De ondeelbaarheid van het Aldersadvies werd o.a. bevestigd in de aangenomen motie 31936/183 Geurts/De Rouwe (feb 14)

<sup>2</sup> Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol (2008)

<sup>3</sup> *Idem*, artikel 2.3 jo. overweging e

<sup>4</sup> Alders Advies december 2012, punt 4. 90% van 510.000 is 459.000 vliegbewegingen. In 2016 waren er 479.000 bewegingen op Schiphol, zodat conform op dat moment al de extra regio-capaciteit beschikbaar had moeten zijn.

<sup>5</sup> Bijlage 9 (Evaluatie Convenant Selectiviteit, artikel 2.3) bij Advies Commissie Shared Vision oktober 2013

<sup>6</sup> De nadelen van regionale vliegvelden en specifiek Lelystad meer in detail:

1. Schiphol is 24/7 open en de regionale luchthavens zijn 's nachts dicht. Vliegtuigen worden hierdoor minder efficiënt benut en er is minder flexibiliteit waardoor sneller vertragingen en verstoringen ontstaan;
2. Hogere brandstofprijzen. Op Schiphol wordt de kerosine aangevoerd via de CEPS-pijplijn van de NAVO; op regionale luchthavens moet de brandstof per truck worden aangevoerd en dat is duurder;
3. Regionale luchthavens hebben minder mogelijkheden voor reparatie en onderhoud, waardoor er regelmatig (leeg) op en neer gevlogen moet worden naar grotere luchthavens zoals Schiphol.
4. Regio-luchthavens hebben vaak slechts één landingsbaan, waardoor er sneller sprake is van verstoringen en vertragingen bij extreem weer of drukte.
5. Voor een kleine airline als Corendon is het opereren vanaf meerdere luchthavens zeer nadelig. Vliegend personeel kan minder efficiënt worden ingezet door extra reistijd en er moet ondersteuning en onderhoud worden verleend op meerdere vliegvelden.

Specifiek voor Lelystad komen daar nog enige nadelen bij:

- a. De lengte van de start- en landingsbaan in Lelystad is 2.400 meter. Dat betekent dat er voor diverse populaire vakantiebestemmingen een zogenaamde payload-restrictie geldt; er kunnen minder passagiers worden meegenomen dan vanaf Schiphol. Dit geldt met name onder zomerse omstandigheden. Bestemmingen die hier meet te maken hebben zijn o.a. Gambia, Egypte, Dubai en bij warm weer zelfs dichterbij gelegen bestemmingen als Antalya (Turkije) en Heraklion (Kreta). Dit levert een groot concurrentienadeel op; de kosten van de vlucht blijven hetzelfde, maar moeten worden opgebracht door minder passagiers.
- b. Door kortere startbaan moet voor veel vluchten met meer motorvermogen worden gestart dan op Schiphol, hetgeen 100 kilo (!) meer brandstof kost en hogere kosten door snellere slijtage. Dit levert een concurrentienadeel op van 3-5% van de kosten per ticket in vergelijking met Schiphol en Eindhoven.
- c. In het luchtruim zal verkeer van en naar Schiphol voorrang krijgen boven Lelystad. Dat betekent langere vluchttijden hetgeen een hoger brandstofgebruik en hogere andere kosten met zich meebrengt.

<sup>7</sup> Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol (2008), artikel 2