

Selectiviteit van belang voor ontwikkeling Mainport Schiphol

Het Aldersakkoord

Het Aldersakkoord is in 2008 opgesteld en ondertekend door alle partijen (Ministerie IenM, BRS, Bewoners, LVNL, Schiphol en KLM).

Het doel van het Aldersakkoord is een “balans tussen de lusten en lasten” van de luchtvaart:

- Lusten in termen van werkgelegenheid, economie, ontwikkeling, vestigingsklimaat
 - Mainport Schiphol is door het sterke wereldwijde netwerk van KLM en haar partners de derde hub van EU na Londen en Parijs. Dit netwerk vormt feitelijk infrastructuur voor de Nederlandse economie. Nederland wordt hiermee rechtstreeks en hoogfrequent aangesloten op hoofdsteden, economische en culturele centra van de wereld.
 - Mainport Schiphol levert een bijdrage van € 30 miljard per jaar aan de Nederlandse economie. KLM Groep (KLM, KLM cityhopper, Transavia, Martinair) is de 3e private werkgever in Nederland (FTE), in totaal met 31.876 medewerkers.
- Lasten in termen van geluidsoverlast voor de omgeving en milieu belasting
 - De luchtvaartsector heeft veel geïnvesteerd in hinderbeperkende maatregelen (bijv. vaste bochtstraal, glijvluchten) en nieuwe, stillere vliegtuigen. Deze investeringen hebben onder andere geresulteerd in afname met 55% van geluid belaste woningen in de afgelopen 15 jaar.

Een gebalanceerd en integraal bouwwerk

Het Aldersakkoord is een gebalanceerd en integraal bouwwerk (een en ondeelbaar) waarin iedere partij vanuit haar rol haar bijdrage dient te leveren en daarvoor verantwoordelijkheid neemt:

- Optimaal en preferentieel baangebruik door LVNL (minimale hinder)
- Schiphol dient proactief een beleid te voeren waarin een keuze gemaakt wordt voor geselecteerde groei (bepaald mainportverkeer vanaf Schiphol) met gevolg dat een restcategorie luchtverkeer (leisure) vanaf regionale velden zou moeten vliegen.
- Luchtvaartmaatschappijen zouden investeren in hinderbeperkende maatregelen (zoals nieuwe routes) en nieuwe vliegtuigen om zo geluid & emissies te reduceren
- Bewoners zouden initieel een groei van 510.000 vliegtuigbewegingen accepteren (hetgeen later 500.000 vliegtuigbewegingen is geworden) en tot 2020 accepteren en daarna een groei 50/50

Het nakomen van afspraken in het Aldersakkoord

- Luchtvaartmaatschappijen, specifiek KLM, hebben zeer veel kosten) gemaakt om de afspraken uit het Akkoord te kunnen nakomen. Voorbeelden daarvan zijn de investeringen in nieuwe routes, de kosten van omvliegen en extra taxikosten vanaf de Polderbaan, de kosten van aanpassen van dienstregelingen, maar liefst € 750 miljoen geïnvesteerd aan isolatieprojecten en de kosten voor het Schadeschap (planschade vergoedingen). Daarnaast heeft KLM met de keuze van haar nieuwe vliegtuigen rekening gehouden met de milieuvriendelijke aspecten waardoor extra investeringen in vliegtuigen noodzakelijk waren. Al deze kosten zijn betaald door de luchtvaartmaatschappijen, waarbij KLM het merendeel van deze kosten voor zijn rekening neemt. Genoemde maatregelen hebben geleid tot een forse reductie van actueel geluid. Zelfs aanzienlijk meer nog dan initieel was afgesproken en voorzien.
- KLM heeft uitvoering gegeven aan behoud en ontwikkeling van een wereldwijd netwerk zoals afgesproken in Alders convenant en sinds het Aldersakkoord ruim 30 bestemmingen toegevoegd.
- Waar geen resultaat op is bereikt afgelopen jaren is invulling geven aan overeengekomen selectiviteitsbeleid. Schiphol heeft haar infrastructuur gefaciliteerd voor elk verkeerssegment, terwijl ze keuze had de luchthaven infrastructureel in te richten voor mainport verkeer. Ze heeft bovendien actief wervingsbeleid (met incentives, € 47 miljoen) gevoerd om elke vervoerstroombaan naar Schiphol te trekken.
- Hierdoor heeft Schiphol, eerder dan zij zelf voorzag, al ruim voor 2020 haar grenzen bereikt, zowel wat betreft de infrastructurele grenzen als de mogelijkheden van kwalitatieve gronddienstverlening, waardoor operationele inflexibiliteit dreigt te ontstaan en verstoringen niet of niet voortijdig kunnen worden opgelost met alle schade en ongemakken van dien voor de passagiers en de operatie zoals vertragingen en uitbetalingen in het kader van de passagiersrechtenverordening, omboekingen t.b.v. passagiers en nazenden van bagage.

- De KLM Groep heeft juist bijgedragen aan de selectieve ontwikkeling van Schiphol door Transavia vanaf regioveld Eindhoven verder te laten ontwikkelen, waardoor schaarser wordende capaciteit beschikbaar bleef voor ontwikkeling van onder andere het (intercontinentale) netwerk van de KLM Groep en partners. Gesteld kan echter worden dat ruimte die is ontstaan door stabilisatie van Transavia op Schiphol uiteindelijk mede is opgesoupeerd door de door de luchthaven gefaciliteerde groei van vergelijkbare segmenten als Transavia die wel vanaf Schiphol zijn blijven groeien.
- In het Aldersakkoord is vastgelegd dat de regiovelden Eindhoven en Lelystad uitsluitend voor overflow van vanaf Schiphol bedoeld is en dat bij een capaciteit van 500.000 op Schiphol en 70.000 bewegingen op regio luchthavens Eindhoven (25.000) en Lelystad (45.000) geaccommodeerd moeten kunnen worden om zo ruimte te geven aan mainport gebonden verkeer op Schiphol. Naast het feit dat de capaciteit van regiovelden onvoldoende is, is ook gebleken dat de ruimte op Eindhoven niet volgens het Aldersakkoord ingevuld is en geen ruimte voor mainport gebonden verkeer op Schiphol heeft opgeleverd. Op Schiphol is het aantal vliegtuigbewegingen uit het niet-mainportgebonden segment leisure verdrievoudigd. Daarnaast is het aantal Low Cost Carriers, waarvan ook een aanzienlijk deel opereert in het niet-mainportgebonden segment, ruimschoots verdubbeld sinds het Aldersakkoord.
- In 2020 lijkt de verkeersruimte van 25.000 extra vliegtuigbewegingen op Eindhoven volledig benut te zijn. Slechts een deel van deze bewegingen is gebruikt om Schiphol te ontlasten. Het overgrote deel van de bewegingen is gevuld met autonome groei, gericht op de regio Eindhoven. Dit verkeer laat geen slots achter op Schiphol. Het is dus van essentieel belang om hiervan te leren. Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat bij het ontbreken van selectiviteitsmaatregelen, uitplaatsing van verkeer vanaf Schiphol geregeld wordt en zelfstandige groei op Lelystad wordt voorkomen.

KLM roept op tot uitvoering van selectiviteitsbeleid middels een Verkeers Verdelings Regel

- Het is essentieel een verkeersverdelingsregel in te voeren bij openstelling van luchthaven Lelystad. Deze regeling dient de schaarse milieu/geluidsruimte die gecombineerd beschikbaar is op Schiphol en Lelystad op een objectieve en non discriminatoire wijze maar met inachtneming van publieke keuzes (i.c. Alders) te verdelen en te borgen.
- Slots op luchthaven Lelystad zijn alleen beschikbaar voor luchtvaartmaatschappijen die hun vluchten verplaatsen vanaf Schiphol naar Lelystad. Daarmee zal de beschikbare capaciteit op luchthaven Lelystad:
 - niet beschikbaar zijn voor autonome groei;
 - beschikbaar zijn voor luchtvaartmaatschappijen die vluchten naar leisure gebonden bestemmingen vanaf Schiphol vliegen en die willen verplaatsen naar Lelystad;
 - met prioriteit voor airlines die vluchten achterlaten in aankomst- en vertrekpieken van Schiphol.
- Slots die op Schiphol beschikbaar komen dienen alleen beschikbaar te zijn voor intercontinentale vluchten (al dan niet connectieafhankelijke vluchten) of voor Europavluchten met een feederfunctie op intercontinentaal verkeer.

Tot slot....

- Een sterke concurrerende positie van de Nederlandse luchtvaart is in het belang van ons de BV Nederland als doorvoerland van personen en goederenstromen. Daarvoor is een sterke luchthaven van belang die gevoed wordt door een duidelijke publieke keuze hoe zij de luchthaven ingericht wil zien voor de toekomst en dat ook daadwerkelijk faciliteert. KLM-Groep blijft haar verantwoordelijkheid nemen voor een sterke mainport. KLM-Groep zal deze verantwoordelijkheid concretiseren door leisure georiënteerde vluchten van Schiphol naar Lelystad uit te plaatsen, mits KLM-Groep deze vluchten op Schiphol kan vervangen door mainportgebonden vluchten. Ministerie Infrastructuur en Milieu, LVNL en Schiphol zullen ervoor moeten zorgen dat de afgesproken capaciteit van 45.000 bewegingen op Lelystad beschikbaar komt met minimale operationele restricties en afgesproken openingstijden.
- Om de concurrentiekracht van Nederland te behouden en te versterken is daadkracht van alle belanghebbende betrokken partijen nodig. Van groot belang is dat alle partijen conform de afspraken uitvoering geven aan het Aldersakkoord. Het Convenant selectiviteit is één van de belangrijkste fundamenten waar het Aldersakkoord op rust omdat het gaat om keuzes maken welk verkeer de luchthaven op welke wijze in de toekomst zou moeten faciliteren en moet daarom met urgentie worden opgepakt. Nu we aan de vooravond staan van de opening van Lelystad vraagt KLM urgentie voor de uit dit Convenant voortvloeiende verplichtingen.