

# LUCHTVAARTBELEID IN NEDERLAND

## POSITIE EASYJET



### EEN OPROEP VAN WILLIAM VET

#### Country Manager Nederland

easyJet is voor een slim en duurzaam luchtvaartbeleid. Hierbij zijn duurzaamheid en de omgeving in balans met de waarde van de luchtvaart voor Nederlandse passagiers en economie. Met een sterk Europees netwerk en moderne, zuinige vloot draagt easyJet in Nederland bij aan de functie van Schiphol als sterk Europees en mondiaal knooppunt met zo min mogelijk overlast voor milieu en omgeving. De Luchtvaartnota 2020-2050 biedt de kans om te bepalen wat slim en duurzaam precies inhoudt. Wij dragen daar graag aan bij.

**easyJet**

#### Introductie

Schiphol staat aan de top in Europa op het gebied van directe connectiviteit. Het belang van point-to-point verkeer voor luchthavens en de economie neemt alleen maar toe. Dit is echter in Nederland niet de prioriteit geweest. Het huidige selectiviteitsbeleid is geformuleerd in 2008-2009. Ontwikkelingen in de internationale luchtvaart hebben dit ingehaald: bedrijfsmodellen van luchtvaartmaatschappijen zijn naar elkaar toe geschoven, aan boord zit een mix van verschillende passagiers en door toestellen met een groter bereik is er minder noodzaak om via hubs te vliegen. easyJet pleit voor een hernieuwde kijk op luchtvaartbeleid dat slim en duurzaam is, waar innovatie en duurzaamheid wordt gestimuleerd en dat kijkt naar wat de meeste toegevoegde waarde brengt voor de Nederlandse passagier en de Nederlandse economie.

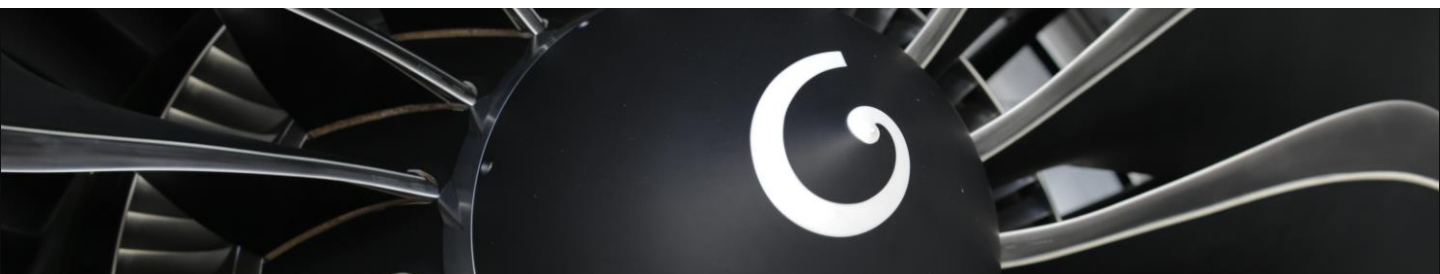
Dit document geeft een beknopt overzicht van easyJet's inhoudelijke positie en bijdrage aan de ontwikkeling van de Luchtvaartnota en beleidssuggesties voor korte en lange termijn.

70%

VAN DE SCHIPHOL-PASSAGIERS VLIEGT BINNEN EUROPA

60%

VAN DE SCHIPHOL-PASSAGIERS VLIEGT POINT-TO-POINT



# BELEIDSVOORSTELLEN

## 1. EFFICIËNT GEBRUIK VAN SCHAARSE CAPACITEIT

Door de schaarse capaciteit op Schiphol komen er meer grote toestellen, zoals de Airbus A321. Op deze manier kunnen meer passagiers vervoerd worden per beschikbaar slot. Zo worden slots efficiënter gebruikt.

Er zijn hiervoor meer gates nodig die een snelle omdraaitijd mogelijk maken, ook voor grotere toestellen. Dit vereist een herijking van de prioriteiten van de investeringen op Schiphol, zodat maatschappijen die investeren in zuinigere en stillere toestellen daarvoor beloond worden.

De infrastructuur op Schiphol moet ook klaargemaakt worden voor elektrisch vliegen. easyJet wil over circa tien jaar elektrisch of hybride vliegen van Schiphol naar Londen. Hiervoor moet het mogelijk zijn tijdens de omdraaitijd snel batterijen te verwisselen.

easyJet is voorstander van elektrisch taxiën aangezien dit veel geluid en CO2 besparing met zich meebrengt.

**A320**  
186 stoelen



**A321**  
235 stoelen (+26% capaciteit)



Verdere verbetering van de CO2-uitstoot per passagierskilometer met grotere toestellen

## 2. FOCUS OP DE VLEGBEWEGING IN PLAATS VAN DE PASSAGIER BIJ HEFFINGEN EN TOESLAGEN

Op Schiphol kan via heffingen en luchthavengelden ervoor gezorgd worden dat het gebruik van schonere en nieuwere toestellen wordt gestimuleerd en vervuilde toestellen worden geweerd of extra worden belast. Het is daarvoor van belang dat het gebruik van Schiphol zo veel mogelijk per vliegbeweging en niet per passagier wordt belast en dat bijvoorbeeld kleinere toestellen op piekmomenten worden geweerd (bijv. kleiner dan 150 stoelen). Dit voorkomt dat halflege of kleine toestellen gebruik maken van schaarse slots. Ook zou het goed zijn als heffingen worden besteed aan maatregelen die duurzaamheid verder bevorderen.

Op luchthaven Parijs Orly, waar net als op Schiphol ook schaarste is, geldt op piekmomenten dat toestellen groter moeten zijn dan een bepaald minimum. Zo kunnen meer passagiers gebruik maken van de luchthaven zonder dat er extra gevlogen wordt.

De huidige balans in tarieven op Schiphol (zie onderstaande verdeling) belast juist efficiënt gebruik van slots en laat daarmee economische en milieuvoordelen liggen.

### Huidige verhouding



**90%**

van de luchthavengelden wordt per passagier gerekend.

**10%**

van de luchthavengelden wordt per vliegbeweging gerekend.



### Voorgestelde verhouding



**60%**

van de luchthavengelden wordt per passagier gerekend.

**40%**

van de luchthavengelden wordt per vliegbeweging gerekend.

# BELEIDSVOORSTELLEN

## 3. DIFFERENTIATIE VAN DE GELUIDSCATEGORIËN

Recente wijzigingen in de differentiatie van geluidscategorieën gaan niet ver genoeg om effectief te zijn. De havengelden voor een A320NEO toestel – die in categorie 7 valt per 1 april 2019 – zijn in totaal slechts 5% lager in vergelijking met een A320 toestel die in categorie 2 valt.

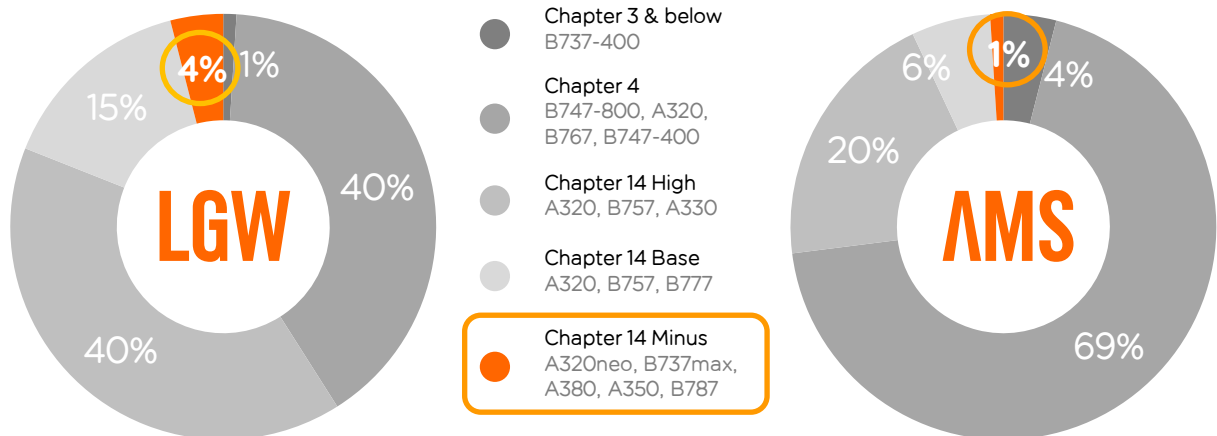
Om differentiatie van tarieven effectief te laten zijn, is het van belang dat het deel van de tarieven dat betrekking heeft op het type vliegtuig (LTO heffingen) meer gewicht krijgt.

# -32%

SINDS 2000 HEEFT EASYJET DE UITSTOOT PER PASSAGIERS-KILOMETER MET MEER DAN 32% VERLAAGD TOT 78.46 GRAM. HET DOEL IS 38% TE HALEN IN 2022.

## Vliegbewegingen per geluidscategorie – Londen Gatwick versus Schiphol (2017)

Next generation short-haul toestellen zijn slechts 1% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol (Chapter 14 Minus); andere luchthavens lukt het veel beter dit type toestellen aan te trekken.



## 4. INTRODUCEER SECONDAIRE SLOTHANDEL

De schaarse capaciteit op Schiphol kan optimaal worden benut door secundaire slothandel te introduceren. Hierdoor kunnen de routes die waardevol zijn voor Nederland, waaronder ook cargo, zich blijven ontwikkelen op Schiphol. Routes die ook vanaf andere luchthavens bediend kunnen worden, verplaatsen zich naar andere luchthavens. Immers, een luchtvaartmaatschappij kan dan een gewild slot verkopen of ruilen en de route elders tegen lagere kosten voortzetten. Secundaire slothandel en sturing op duurzaamheid kunnen het netwerk van Schiphol en de toegevoegde waarde voor Nederland verder versterken.

Het Verenigd Koninkrijk heeft ervaring met secundaire slothandel, waarbij maatschappijen de mogelijkheid hebben om slots te verhandelen onder het toezicht van de slotcoördinator. Slots worden op 1-op-1 basis geruild en de slotcoördinator monitort de transparante transacties, waarbij maatschappijen niet verplicht worden om prijzen te vermelden. easyJet heeft de ervaring dat dit systeem goed werkt.

1996

EERSTE VLUCHT  
NAAR LONDEN



2015

OPENING BASIS IN AMSTERDAM, NU  
MET 9 VLIEGTUIGEN EN 400  
DIRECTE LOKALE WERKNEMERS

## ONZE GESCHIEDENIS OP SCHIPHOL



40

BESTEMMINGEN,  
DE 2<sup>E</sup> MAATSCHAPPIJ OP SCHIPHOL  
FREQUENTE VERBINDINGEN MET  
BELANGRIJKE EUROPESE STEDEN

## DIRECTE VERBINDINGEN WORDEN BELANGRIJKER

Point-to-point verkeer voegt per vlucht de meeste economische waarde toe en draagt significant meer bij aan welvaart. Passagiers hebben een voorkeur voor directe verbindingen. Modernere vliegtuigen met een groter bereik maken een toename aan directe verbindingen mogelijk. Ook verbinden steeds meer passagiers zelf hun vluchten via 'self-connect' en worden daarin steeds meer gefaciliteerd door luchthavens en maatschappijen, zoals Worldwide by easyJet.

75%

VAN DE REIZEN BINNEN EUROPA ZOUDEN HELEMAAL NIET MEER  
GEMAAKT WORDEN ALS ER GEEN VLUCHTEN BESCHIKBAAR ZIJN

## DUURZAAMHEID IPV VERKEERSVERDELING

De schaarse capaciteit op Schiphol kan optimaal worden benut door onder andere secundaire slothandel te introduceren. De huidige schaarste op Schiphol wordt niet opgelost door een verkeersverdelingsregel die uitgaat van selectiviteitsbeleid. Dit beleid is niet meer uit te voeren omdat bedrijfsmodellen naar elkaar toe zijn geschoven, passagiers om verschillende redenen in hetzelfde toestel stappen en omdat door nieuwe toestellen tegenwoordig minder noodzaak bestaat om via hubs te vliegen. easyJet is voor beleid dat uitgaat van wat de meeste toegevoegde waarde brengt voor de Nederlandse passagier en de Nederlandse economie, waarbij duurzaamheid wordt gestimuleerd.

## ONZE VISIE

Als mensen ervoor kiezen om te vliegen dan wil easyJet één van de beste keuzes zijn die ze kunnen maken. Op de korte termijn zijn we gericht op het zo efficiënt mogelijk opereren met moderne vliegtuigen, een hoge bezettingsgraad, en procedures die brandstof besparen.

Op de lange termijn moet de luchtvaart zichzelf opnieuw uitvinden. Volgens ons betekent dat het ontwikkelen van elektrische en hybride toestellen, aangedreven door hernieuwbare energie. easyJet werkt samen met Wright Electric uit de VS om over een decennium elektrisch te kunnen vliegen en om over 20 jaar alle vluchten op korte afstand elektrisch uit te voeren.

Door grenzen voor milieu en leefomgeving leidend te maken voor de toegestane capaciteit op Schiphol in plaats van een numerieke grens wordt vernieuwing gestimuleerd.