

Voor internationale koppositie Schiphol is actie nodig

Op 30 juni a.s. wordt de Actieagenda Schiphol van het kabinet in de Tweede Kamer besproken. Luchtvaart Nederland is goed voor 370.000 banen en draagt maar liefst €27 miljard bij aan de Nederlandse economie. Dat staat in de toekomstvisie 'Nederland voor altijd "hét knooppunt van de wereld" van VNO-NCW. Schiphol zorgt ervoor dat de Metropoolregio Amsterdam een 'hot spot' is voor hoofdkantoren, Europese distributiecentra en financiële dienstverlening.

Hans de Boer (VNO-NCW): *"De mainport is te belangrijk voor de Nederlandse economie om sluipenderwijs te worden ondermijnd en links en rechts voorbij gestreefd te worden door concurrenten uit ambitieuze landen."*

Het Kabinet bevestigt dat de mainport van grote betekenis is voor de Nederlandse economie. Positief is de voorgenomen landzijdige investering in station Schiphol en de ambitie om de groeiende vraag naar luchtvervoer in Nederland op te vangen. Schiphol kan alleen een topkwaliteit blijven als verbindingen ook van topkwaliteit zijn. Investeringen in de publieke infrastructuur blijven een belangrijke randvoorwaarde om de luchtvaartsector in Nederland concurrerend te houden.

Er is meer nodig om te voorkomen dat de werkgelegenheid in de luchtvaartsector weg zakt.

Hans de Boer: *"De lasten voor de luchtvaart in Nederland moeten in lijn gebracht worden met die van de concurrenten."*

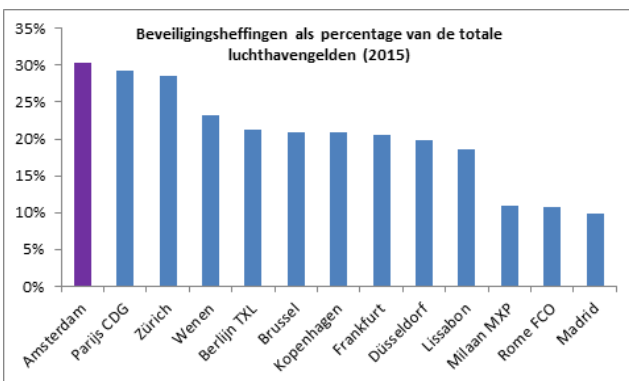
Hoge securitykosten op Schiphol verstoren het level playing field

Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen die vanaf Schiphol opereren worden op achterstand gezet, doordat op Schiphol de kosten van de security volledig worden betaald door de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers. In 2009 is al aangekondigd door het kabinet dat de kosten op security in lijn zouden komen met concurrenten. Maar tot op heden is dit niet gebeurd. Luchtvaartmaatschappijen betalen twee keer, één keer beveiligingskosten voor eigen bedrijfsvoering en daarnaast de € 282 mln. aan securitykosten op Schiphol.

De keuze om de luchtvaart in Nederland volledig voor de eigen security te laten betalen, is uniek in de wereld, maar ook in Nederland zelf: in treinstations, bij voetbalwedstrijden, bij nationale evenementen; het staat buiten kijf dat dit publieke lasten zijn. De minister van Justitie stelt zelf dat "Het Rijk verantwoordelijk is voor de beveiliging van luchthavens."

In andere landen neemt de overheid de beveiligingskosten op vliegvelden (deels) voor haar rekening en dat heeft gevolgen voor het kostenniveau en daarmee de concurrentiekracht van Schiphol. De luchtvaartmaatschappijen op Schiphol moeten jaarlijks in totaal €282 mln. betalen aan securitykosten. Op Frankfurt betaalt de luchtvaart daarvoor €182 mln., in Brussel €180 mln., in Dubai €16 mln. en in Istanbul €0, aldus onderzoek van SEO, 2016.

Door de verhoogde kans op aanslagen sinds 11 september 2001, zijn de securitykosten op Schiphol met maar liefst 51% gestegen (sinds 2003). Dit is niet het gevolg van wijzigingen die de luchtvaartmaatschappijen of Schiphol hebben doorgevoerd. Deze kostenverhoging is het gevolg van overheidswetgeving. Securitykosten zijn 30% van de heffingen op Schiphol.



Bron: Leigh Fisher, *Review of Airport Charges (2015)*

Met het oog op een eerlijke concurrentiepositie is het noodzakelijk dat de overheid net als in andere landen (een deel) van de securitykosten voor haar rekening neemt.

Het verlagen van de toezicht- en inspectiekosten voor cargo

Schiphol is een belangrijke luchthaven voor vracht. Ook in deze markt wordt het level playing field verstoord door de hoogte van heffingen. In de cargoketen dient nadrukkelijk gekeken te worden hoe de toezichts- en inspectielasten in Nederland naar beneden kunnen worden bijgesteld. De

veterinaire en fytosanitaire keuringen zijn hier strenger dan in andere Europese landen. Tevens ontbreekt een volledige integratie van IT-systemen van douane en NVWA wat tot inefficiency en bureaucratie leidt. De sector vraagt de overheid om een constructieve bijdrage.

Innovatie en kennis zijn de motor van de concurrentiekracht

Kennis is de motor die baanbrekende innovaties op gang brengt. Innovaties brengen niet alleen de noodzakelijke vernieuwing, maar ook steeds vaker kostenreductie met zich mee. De luchtvaartsector is een belangrijke drijvende kracht achter de Nederlandse economie. Echter de luchtvaart en de kennisinstellingen hebben op dit moment te maken met afnemende kennisbudgetten voor innovatie in de operatie. Dit staat haaks op de noodzaak van innovatie. Het is nodig dat de overheid zich opstelt als partner voor behoud van kennisbudgetten, facilitator bij kennisuitwisseling en mede-eigenaar bij 'flagship-programma's in de luchtvaartsector, die bijdragen aan de internationale koppositie van

Schiphol. Zo heeft het Nederlandse kennis- en innovatie-ecosysteem op luchtvaartgebied alles in huis om van Schiphol de meest aantrekkelijke, meest efficiënte, meest duurzame luchthaven te maken, met de beste connecties met de wereld en het best passend in de directe omgeving.

Werkgeversvereniging VNO-NCW, luchthavens Schiphol Group, luchtvaartmaatschappijen KLM, easyJet, KLM Cityhopper, Martinair, Transavia, TUIfly, brancheorganisaties A.C.N. en B.A.R.I.N, kennisinstellingen TU Delft, NLR, EVO Fenedex en Luchtverkeersleiding Nederland doen gezamenlijk de oproep:

**“HOOGSTE TIJD VOOR DAADWERKELIJKE ACTIE
IN HET BELANG VAN DE LUCHTVAART IN NEDERLAND”**

VNO-NCW

Schiphol
Group

KLM
SKYTEAM

BARIN
BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN THE NETHERLANDS

easyJet

KLM Cityhopper

Martinair

transavia

TUI

AACN

e:yo Fenedex



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

TU Delft
Delft University of Technology

nlr
Dedicated to innovation in aerospace