

## 30% van het verkeer op Schiphol is niet mainportgebonden

*Tijdens het Rondetafelgesprek over selectiviteit op 7 september 2017 heeft Schiphol een vertekend beeld geschetst van de verhouding tussen mainportgebonden en niet mainportgebonden verkeer. Dat laatste zou slechts 7% bedragen. Ten onrechte worden alle vluchten op Europese bestemmingen bestempeld als mainportgebonden, terwijl meer dan de helft daarvan in feite vakantieverkeer is. Wordt dat type vluchten meegeteld, dan komt het aandeel niet mainportgebonden verkeer op ongeveer 30%, in flagrante strijd met het selectiviteitsbeleid.*

Schiphol heeft tijdens de RondeTafel Selectiviteit in de Tweede Kamer een berekening gepresenteerd dat 7% van het verkeer op Schiphol in 2016 niet mainportgebonden zou zijn. En dit zou gebaseerd zijn op de gemaakte afspraken aan de AldersTafel. De heer Alders gaf echter aan dat de sector er niet in geslaagd is om overeenstemming te bereiken over de definitie van mainportgebonden verkeer en de invulling van het afgesproken selectiviteitsbeleid. De definitie van mainportgebonden verkeer door Schiphol berust dan ook niet op overeenstemming aan de AldersTafel of de Omgevingsraad Schiphol. Er is zelfs niet een voorstel ingediend vanwege verschillende belangen en inzichten binnen de sector. Het ministerie heeft het vervolgens nagelaten om invulling te geven aan het selectiviteitsbeleid.

De 7% geeft een veel te beperkt beeld van het niet mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol rekent namelijk al het verkeer naar bestemmingen met meer dan 10.000 zakelijke passagiers als mainportgebonden verkeer, ongeacht het type vlucht. Een vakantievlucht naar Barcelona is daarmee mainportgebonden. Alle vluchten van low cost carriers op Europese steden krijgen daardoor ook de classificatie mainportgebonden. Transavia vluchten op zombestemmingen die tegenwoordig in codeshare worden uitgevoerd met de Hubcarrier worden geteld als Hubverkeer en daarmee mainportgebonden. Full Cargo verkeer door de HubCarrier wordt volledig geteld als Hubverkeer en daarmee mainportgebonden.

Een meer realistische classificatie van mainportgebonden verkeer is te vinden door te kijken naar de praktijk op Londen Heathrow. Deze luchthaven kent al jaren een limiet van ongeveer 480.000 vluchten vanwege de beschikbaarheid van 2 banen. Door de schaarste en slot trading is er een natuurlijke selectiviteit ontstaan. Vakantievluchten zijn nauwelijks op deze luchthaven te vinden. Op Heathrow is een grote Hub carrier te vinden (BA) en er worden daarnaast operaties uitgevoerd door andere netwerkmaatschappijen. De Hub carrier voert veel van zijn vakantievluchten uit vanaf andere luchthavens. De zogenaamde Leisure carriers en Low cost maatschappijen zijn nauwelijks te vinden op Heathrow.

De jaarlijkse traffic review door Schiphol <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/traffic-review/> laat echter een geheel ander beeld zien van het type vluchten dat op Schiphol uitgevoerd wordt.

### Traffic review Schiphol 2016

Sky team & partners	303.658
Legacy Intercontinental	13.219
Legacy Europe	45.429
Full Cargo	17.817
Low Cost	74.186
Leisure	24.555
Total	478.864

Gebruik makend van het verkeersprofiel op Heathrow zou het volgende verkeer op Schiphol als mainportgebonden kunnen worden aangemerkt.

**Sky team & partners** Dit is de KLM en vluchten van partners in codeshare uitgevoerd. Dit is grotendeels Hubgebonden en daarmee mainportgebonden. Echter in de afgelopen jaren worden de Transavia vluchten veelal in codeshare uitgevoerd, ook zijn KLM-vluchten naar vakantiebestemmingen geopend. Dit geeft een vertekend beeld van de groei van het Hub verkeer. Een ruwe schatting is dat 50.000 vluchten als niet mainportgebonden kunnen worden aangemerkt vergeleken met het verkeersprofiel op Heathrow.

**Legacy Intercontinental en Legacy Europe** Dit soort maatschappijen is ook op Heathrow te vinden. Wel zijn er maatschappijen die hun slots hebben verkocht aan andere netwerkmaatschappijen. Het totale aantal slots kan echter als mainportgebonden worden aangemerkt en biedt door 'slot trading' de mogelijkheid tot verhoging van de netwerkqualiteit.

**Full Cargo** Dit soort verkeer is beperkt aanwezig op Heathrow. Ook op Schiphol zijn er mogelijkheden tot selectiever gebruik. Dit is niet meegenomen in de berekening die volgt.

**Low Cost** Hoewel Low Cost maatschappijen ook zakelijke passagiers vervoeren zijn ze nauwelijks te vinden op Heathrow. Dit verkeer kan dus worden aangemerkt als niet mainportgebonden.

**Leisure** Hoewel Leisure maatschappijen ook zakelijke passagiers kunnen vervoeren zijn ze nauwelijks te vinden op Heathrow. Dit verkeer kan dus worden aangemerkt als niet mainportgebonden.

Schiphol heeft voor de RondeTafel de volgende berekening gepresenteerd.

#### Ronde Tafel Schiphol presentatie

1) Hub verkeer	309.205
2) Non Hub Intercontinental	13.806
3) Non Hub Europe	111.731
4) Non Hub Full Cargo	12.268
5) Non Hub Leisure	31.854
	478.864
<b>% niet mainportgebonden</b>	<b>7%</b>
% Hub	65%

Deze cijfers geven een heel geflatteerd beeld van het aandeel mainportgebonden. De hoofdoorzaken daarvan zijn: Transavia vluchten die tegenwoordig in codeshare worden uitgevoerd en daarmee geassocieerd zijn als Hub verkeer. En als nog grotere factor het Low Cost verkeer. Vrijwel het gehele Low Cost verkeer is opgenomen in Categorie 3 (Non Hub Europe). Dit zijn vluchten op Europese steden die budgettoerisme stimuleren met veel overlast in steden als Amsterdam en Barcelona. De passagiers op deze vluchten betreffen verder geen 'feeding' van intercontinentale verbindingen op Schiphol. Daarmee is het onterecht om Low Cost als mainportgebonden te classificeren.

Verwijzend naar het verkeersprofiel op Heathrow als maatstaf voor Hub en mainportgebonden geven de onderstaande cijfers een meer realistisch beeld

#### Ronde Tafel – correctie voor verkeersprofiel op Heathrow

1) Hub verkeer	259.205
2) Non Hub Intercontinentaal	13.219
3) Non Hub Europe	45.431
4) Non Hub Full Cargo	12.268
5) Non Hub Leisure & Low Cost	148.741
	478.864
<b>% niet mainportgebonden</b>	<b>31%</b>
% Hub	54%