

“Airport Package”

Airneth/KiM Workshop 12 januari 2012



- ArkeFly, meer dan een airline
- Airport Package en de impact voor ArkeFly
- Conclusies & ArkeFly's visie

- ArkeFly is onderdeel van TUI Nederland, Europa's grootste reisconcern
- TUI Nederland verkoopt vakantiereizen onder de merken Arke, Holland International, Kras en Robinson
- TUI heeft voor haar productie veel vliegtuigstoelen nodig
- TUI is in 2005 met ArkeFly gestart
- ArkeFly's capaciteit is vrijwel exclusief voor TUI's reismerken
- ArkeFly vult zo'n 70% van TUI's vliegcapaciteit in
- Seat Only en pakketreizen

ArkeFly, meer dan een airline

Huidige vloot:

5 Boeing's 767-300 ER voor lange afstand

5 Boeing's 737-800 voor middellange afstand

Tijdelijke lease voor hoogseizoen (in 2012 2x Boeing 737-800 van Miami Air)

Komende jaren:

2014/2015: infasering van Boeing 787 "Dreamliner"

2012 en verder: aantal Boeing 737-800 zal groeien



- ArkeFly's vluchtprogramma wordt door TUI bepaald
- ArkeFly's bestemmingen zijn allen vakantiebestemmingen
- ArkeFly's passagiers zijn hoofdzakelijk Nederlands (muv Nederlandse Antillen)
- ArkeFly vliegt point-to-point
- ArkeFly's vluchten zijn bijna allemaal zogenaamde "driehoeken"
- ICA-programma is een stabiel programma "year-round"
- IT-programma kent een sterke zomerpiek ivm zomervakanties middellandse zeegebied

Waar vliegt ArkeFly naar toe?



- EU Airport Package: wijziging van een verordening en van twee richtlijnen.
- EU-commissaris Kallas: “we need to remove bottle-necks at airports. We need to boost capacity and improve quality.”
- Dit brengt de EU er toe om via een pakket voorstellen te doen om de Slotverordening aan te passen, een verdere liberalisering door te voeren op het gebied van ground handling en om (geluids-) overlast voor omwonenden van vliegvelden te beperken.

- De geluidsrichtlijn EU 2002/30 biedt aan lidstaten de mogelijkheid om verdere geluidsbeperkende maatregelen in te voeren
- ArkeFly's vloot is voor luchtvaartmaatsstaven geluidsarm
- Geluid staat ook hoog op de luchtvaartagenda via onder meer de Alderstafels en de aandacht vanuit Den Haag.
- De aanpassing van de richtlijn EU 96/67 moet verdere concurrentie bevorderen van grondafhandelaars EU luchthavens.
- De grote slag op dit gebied is echter al gemaakt bij invoering van EU-richtlijn 96/67; aanpassing voegt niet heel veel toe voor Nederland

- De aanpassing van de Slotverordening (EU 95/93)
- Optimale allocatie en gebruik van airport slots op drukke luchthavens
- Het hebben van zekerheid om te kunnen vertrekken en landen op de gewenste tijden is voor ArkeFly van operationele en economische grote waarde.
- Op gecoördineerde velden betekent dit: beschikken over historische slots.
- Het huidige systeem is voor ArkeFly niet optimaal
- Maar wel werkbaar

- ArkeFly beschikt over voldoende slots voor het reguliere vluchtprogramma dat een stabiel patroon kent
- Het vakantiegedrag van de Nederlander is echter sterk piekgebonden
- Door 1) schoolvakanties en 2) klimaat Europa
- Dit leidt tot een aantal korte piekperiodes door het jaar heen en één langere piekperiode in de zomerperiode voor met name MH.
- Dit is dus niet gestuurd door airlines maar bepaald door maatschappelijke en natuurlijke omstandigheden
- De huidige slotverordening houdt met deze omstandigheden rekening

- De huidige tekst van de gewijzigde slotverordening kent 4 aspecten die voor leisure luchtvaart negatieve impact hebben.
- 1) wijziging “series of slots” naar series van 15 vluchten
- 2) aanpassing use-it-lose-it regel
- 3) slot reservation fee
- 4) het concept “network airport” & network manager
- De overige wijzigingen zoals de local rules die “series of slots” kunnen bekorten, toestaan van secondary trading en vergroten van transparantie en onafhankelijkheid van de werkzaamheden van de slotcoördinatoren leiden niet tot bezwaren.

- Het verlengen van de series naar minimaal 15 vluchten gaat voorbij aan de marktvraag.
- Leisurecarriers vliegen gedurende de zomerperiode met een zeer hoge bezettingsgraad honderduizenden passagiers naar hun vakantiebestemmingen en terug.
- ArkeFly vliegt zo'n 25% van de zomerproductie op basis van series van 8 of 9 vluchten (duur van de zomerpiek)
- Dit is een uiterst effectieve manier van benutting van airportslots.
- Door verlenging van de serie wordt een maatschappij gedwongen door of vluchten uit te voeren zonder marktvraag of door historische slots te laten vervallen voor vluchten

- Van de serie dient vervolgens niet 80% maar 85% gevlogen te worden om historisch te blijven
- Ongeacht of er marktvraag is. Hoe verhoudt zich dat met doelstellingen van ETS??
- Partijen die nu 20% laten terugvloeien naar de pool laten nu “slechts” 15% terugvloeien.
- Slots worden dus nog schaarser en nog belangrijker om te vliegen in plaats van een andere partij met marktvraag te laten benutten.
- Het mes snijdt aan twee (verkeerde) kanten: van langere series moeten er meer vluchten worden uitgevoerd.
- Zeer nadelig voor leisureluchtvaart en vakantiegangers

- Slot reservering fees
- Alhoewel in het huidige voorstel niet geheel duidelijk is hoe dit systeem per Lidstaat gaat werken
- Is de gedachte achter een reservering fee om een prikkel te geven om een aangevraagde slot te gebruiken.
- Voor de situatie in Nederland is zo'n prikkel niet zinvol.
- Er gaan dus weinig slots verloren op Schiphol en andere Nederlandse luchthavens
- Kan voor andere EU-lidstaten nodig blijken

- Concept network airport en network manager
- Beoogt een oneigenlijke koppeling tussen planning van airport slots en Air Traffic Management
- Uit de informatie die de network manager via dit systeem krijgt, kan deze slotallocatie beslissingen gaan nemen.
- Het systeem en het management ervan krijgen dus beslissingsbevoegheid over Nederlandse luchthavens.
- De network manager wordt een EU instituut, zonder direct controle erop door Lidstaat Nederland
- Is dit wenselijk?

- EU grijpt diep in op slotgebruik
- Laat hierbij de planbaarheid van slots prevaleren
- Stimuleert het gebruik van geplande slots
- Gaat hierbij voorbij aan marktvraag
- Onderbouwt de voorstellen op basis van een probleem dat zich in 2030 openbaart en op een volgelopen luchthaven Heathrow
- Houdt geen rekening met de ingebrachte bezwaren van de luchtvaartmaatschappijen

- ArkeFly en andere leisurecarriers moeten ruimte houden om de Nederlandse consument te bedienen op commercieel en operationeel verantwoorde wijze
- Hierbij hoort een nationaal airportbeleid dat rekening houdt met de diverse businessmodels die gangbaar zijn in de luchtvaart
- Dit airportbeleid moet naar nationaal spelende omstandigheden worden aangepast
- Roept EU op om eerst de Single European Sky die gepland staat voor 2020 back on track te krijgen en de Lidstaten primair de verantwoordelijkheid te geven voor het luchthavenbeleid
- Behandel de slotverordening apart en niet als onderdeel van een pakket

ArkeFly, meer dan een airline

