

REACTIE AIR CARGO NETHERLANDS OP DE CONCEPT VERKEERSVERDELINGSREGEL AAS - LA

VERKEERSVERDELINGSREGEL BELANGRIJK VOOR MAINPORTFUNCTIE

Het netwerkverkeer op Schiphol Airport (AAS) is essentieel voor de economisch waardevolle functie van de nationale luchthaven als belangrijke hub in Europa. Gezien de schaarse capaciteit voor luchtvaart in Nederland hecht het kabinet eraan beschikbare capaciteit in te zetten om de hub-functie van Schiphol maximaal te ondersteunen.

Conform het Aldersakkoord, wil het kabinet Lelystad Airport (LA) ontwikkelen als overloopluchthaven voor vluchten van AAS, zodat op AAS ruimte kan worden geboden om zo het (inter)continentale netwerk te versterken. Daartoe wordt een verkeersverdelingsregel (VVR) voor verdeling van vluchten tussen AAS en LA voorgesteld, die bestaat uit de volgende twee elementen:

1. *de capaciteit op LA wordt tot 25.000 slots met prioriteit beschikbaar gesteld voor verkeer afkomstig van AAS. Na drie jaar zal een evaluatie van de werking van de verkeersverdelingsregel plaatsvinden. Op basis hiervan en na akkoord van de Europese Commissie zullen ook de slots tussen 10.000 en 25.000 op LA met prioriteit beschikbaar komen voor verkeer dat afkomstig is van AAS tot 25.000 slots;*
2. *de vrijgekomen capaciteit op AAS, als gevolg van de regel, wordt exclusief beschikbaar gesteld voor transferverkeer, dat nader gedefinieerd wordt in een ministeriële regeling.*

VERKEERSVERDELINGSREGEL SLUIT VRACHTVLUCHTEN ECHTER UIT

Direct gevolg van het tweede element van de voorgestelde VVR is dat vrachtluchten ('full freighters') géén gebruik kunnen maken van de vrijgekomen capaciteit op Schiphol, omdat de VVR zich in de verdere toelichting en uitwerking alleen richt op passageverkeer.

We baseren deze constatering op teksten als

- *Explanation to Ministerial Order, pagina 1: 'The transfer percentage is known because air carriers that use Schiphol Airport are obliged to provide the airport with their passengers loading figures for every flight', en*
- *Concept Nota van Toelichting, pagina 1: 'daarom is een pakket aan maatregelen noodzakelijk om de schaarse capaciteit zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten ten behoeve van de (inter)continentale knooppuntfunctie van Schiphol die geschaagd wordt door overstappende passagiers (transfervervoer).*

Daarnaast *kunnen* en *mogen* (inter)continentale vrachtluchten LA niet aandoen:

1. Niet kunnen omdat de infrastructuur van LA dit niet toelaat. Vrachtverkeer is daarmee in de praktijk mainport gebonden.
2. Niet mogen omdat minister van Nieuwenhuizen zeer duidelijk is geweest ten aanzien van de rol van Lelystad Airport en het uitsluiten van vrachtluchten op deze luchthaven.

Een 'quid pro quo'-gedachtegang als in de voorgestelde VVR beschreven is voor de luchtvracht daarmee feitelijk onmogelijk. Wij vinden dit niet terecht en ook ongewenst gezien het belang van vrachtluchten - naast bellyvracht - voor de mainport en de economie van Nederland.

Bijkomend constateren we dat een aantal belangrijke vrachtbestemmingen geen transferbestemming is zoals opgenomen in voorgestelde VVR.

PAS VERKEERSVERDELINGSREGEL DAAROM AAN

Wij vragen daarom de VVR zo aan te passen dat ook vrachtluchten gebruik kunnen maken van de ruimte die beschikbaar komt op AAS door inzet van LA als overloopluchthaven. Over het praktische 'hoe' gaan wij graag op zo kort mogelijke termijn met het ministerie in gesprek.