

## Inbreng Internetconsultatie VVR Lelystad

evofenedex en TLN maken graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de internetconsultatie 'Herzien concept AMvB Verkeersverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)'. Deze partijen behartigen gezamenlijk de belangen van de afnemers van luchtvrachtdiensten in Nederland. Een sterke luchtvrachtsector draagt bij aan exportkansen voor Nederlandse ondernemers, ondersteunt het vestigingsklimaat voor buitenlandse bedrijven en levert veel directe en indirecte werkgelegenheid op. Onze inbreng richt zich uitsluitend op de wijze waarop de vrijgekomen capaciteit op Schiphol zal worden ingezet als gevolg van de VVR Lelystad.

### **Geen alternatief voor vrachtluchten in Nederland**

Vrachtluchten belanden middels deze VVR Lelystad tussen het wal en het schip:

- Vrachtluchten kunnen in het huidige voorstel geen gebruik maken van de vrijgekomen capaciteit op Schiphol, de ruimte zou alleen beschikbaar zijn voor transfervluchten met passagiers.
- Vrachtluchten kunnen geen gebruik maken van Lelystad Airport. Minister van Nieuwenhuizen heeft aangegeven dat er geen vrachtluchten op Lelystad zullen plaatsvinden ("Geen Vrucht, Geen Nacht"), ook ontbreekt de nodige infrastructuur en is de luchthaven middels deze VVR ingericht voor niet-mainportgebonden verkeer.
- Maastricht Aachen Airport is geen volwaardig alternatief. De fysieke ruimte is beperkt en door het intrekken van het concept luchthavenbesluit, is de landingsbaan ingekort tot 2.500 meter en daardoor te kort voor intercontinentale vrachtluchten.
- Als gevolg van de slotschaarste op Schiphol is het aantal vrachtluchten in 2018 noodgedwongen met 10% gekrompen. Hierdoor vloeien luchtvrachtstromen naar buitenlandse luchthavens. Dit schaadt de exportkansen voor Nederlandse ondernemers en zet ons vestigingsklimaat ernstig onder druk. Ook loopt Nederland veel werkgelegenheid mis.
- Het uitsluiten van vracht zet bovendien de positie van mainport Schiphol onder druk, omdat een sterke en rendabele netwerkqualiteit van de luchthaven voortvloeit uit de goede transfer- én vrachtverbindingen.

Er is voor het uitvoeren van intercontinentale vrachtluchten van/naar Nederland geen alternatief voor Schiphol. Derhalve moeten deze vluchten ook een beroep kunnen doen op de ruimte op Schiphol die ontstaat door de VVR Lelystad.

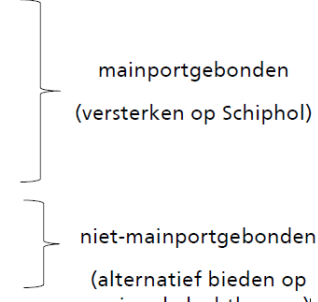
### **Vrijgekomen ruimte voor mainportgebonden verkeer, waaronder vrachtluchten**

De regeling stelt dat de capaciteit die op Schiphol vrijkomt als gevolg van de VVR alleen beschikbaar is voor transfervluchten op basis van de bestemming (ook wel transferbestemming). Dit is een te enge definitie van het type vluchten dat in aanmerking kan komen voor deze vrijgekomen capaciteit. Dit is ook niet in lijn met het Aldersakkoord en de ontwikkeling van Lelystad Airport voor niet-mainportgebonden verkeer. Zie het hoofdstuk 'Netwerkvisie en Selectiviteit' uit het Aldersakkoord:

*"Een door alle partijen gedeelde belangrijke conclusie is dat wanneer Nederland de totale markt vraag van circa 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 wil accommoderen, gegeven de criteria voor gelijkwaardige bescherming, de inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is voor de herallocatie van **niet-mainportgebonden verkeer**. Schiphol is in de visie van de Alderstafel onderdeel en kern van een luchthavenstelsel in Nederland, waarin elke luchthaven zijn eigen specialisatie kent. Schiphol specialiseert zich op **het hub- en mainportgebonden verkeer**."*

In het selectiviteitsbeleid van het Aldersakkoord worden vijf verkeerssegmenten gedefinieerd. Categorie vijf (Traffic non-hub carriers op Europese of Intercontinentale bestemming waarop minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd) wordt bestempeld als niet-mainportgebonden verkeer. Vrachtvluchten vallen in verkeerssegment 1 of 4 van het selectiviteitsbeleid en worden dus tot mainportgebonden verkeer gerekend. De vrijgekomen capaciteit als gevolg van de VVR Lelystad zou beschikbaar moeten zijn voor mainportgebonden verkeer, dus ook juist vrachtvluchten. Dat is nu niet het geval.

#### *Definitie verkeerssegmenten selectiviteitsbeleid*

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Hub-operatie (passage en vracht), bediend door Skyteam en KLM code-share partners</li> <li>2) Non-hub op intercontinentale bestemmingen met meer dan 10.000 zakelijke vertrekkende passagiers per jaar op die bestemming</li> <li>3) Non-hub op Europese bestemmingen met meer dan 10.000 zakelijke vertrekkende passagiers per jaar op die bestemming</li> <li>4) Non-hub full-freighter verkeer</li> </ol> |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>5) Non-hub op ICA of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke passagiers per jaar.</li> </ol>  |   |

Bron: Aldersakkoord 2008; bevestigd door het Rijk (2012)

*Bron: Schiphol Group – Position Paper Ronde Tafelgesprek Selectiviteitsbeleid 2017*

#### **Toevoegen vrachtvluchten en vrachtbestemming aan Ministeriele Regeling**

Om de positie van vrachtvluchten te waarborgen op Schiphol en het mainportgebonden verkeer te ondersteunen stellen evofenedex en TLN voor dat vrachtvluchten worden toegevoegd in de tekst van de regeling en door vracht expliciet te vermelden naast transfervluchten. Hierbij merken wij op dat een aantal belangrijke intercontinentale bestemmingen, waaronder belangrijke vrachtbestemmingen, ontbreken op de lijst van Bijlage 1 van de 'Concept Regeling verkeersverdelingsregel', te weten:

- Baku (GYD)
- Chongqing (CKG)
- Columbus (LCK)
- Dhaka (DAC)
- Dubai (DWC)
- East Midlands (EMA)
- Jeddah (JED)
- Hanoi (HAN)
- Ho Chi Minh (SGN)
- Izmir (ADB)
- Karaganda (KGF)
- Karachi (KHI)
- Krasnoyarsk (KJA)
- Lahore (LHE)
- London Stansted (STN)
- Madrid (MAD)
- Memphis (MEM)
- Milan Malpensa (MXP)

- Moscow Domodedovo (DME)
- Phnom Penh (PNH)
- Riyadh (RUH)
- Sao Paulo (VCP)
- Yangon (RGN)
- Yekaterinburg (SVX)
- Zaragoza (ZAZ)
- Zengzhou (CGO)

Daarnaast dient er in de regeling criteria te worden opgenomen waardoor nieuwe vrachtbestemmingen kunnen worden toegevoegd aan deze lijst.

Vrachtvluchten vormen een belangrijk onderdeel van de economische bijdrage van de luchthaven Schiphol aan onze economie. Vracht maakt samen met het intercontinentale netwerk en de transferfunctie van de luchthaven het mainportbeleid. Met de voorgestelde toevoegingen ontstaat een VVR die in lijn ligt met de afspraken die zijn gemaakt door overheid, sector en omwonenden in het Aldersakkoord.

Namens evofenedex en TLN,

Rogier Spoel  
Beleidsadviseur Luchtvracht & Zeevracht  
[r.spoel@evofenedex.nl](mailto:r.spoel@evofenedex.nl)  
06-25010898

Liesbeth Slappendel  
Teamcoördinator mainports, handhaving en  
personeel  
[lslappendel@tln.nl](mailto:lslappendel@tln.nl)  
06-22608321

Marco Wieseahn  
Manager Public Affairs  
[m.wieseahn@evofenedex.nl](mailto:m.wieseahn@evofenedex.nl)  
06-51991744

Mira Levi  
Manager Public Affairs  
[mlevi@tln.nl](mailto:mlevi@tln.nl)  
06-20402852