

Reactie van de ANVR op het Concept Besluit tot vaststelling van regels voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthaven Schiphol en de luchthaven Lelystad (Besluit verkeerverdelingsregel tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad Airport)

Hieronder treft u de reactie aan van de Algemene Nederlandse Vereniging van Reisonderningen (ANVR) aan op het Gewijzigde Besluit verkeerverdelingsregel tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad Airport

ANVR

De Algemene Nederlandse Vereniging van Reisonderningen (ANVR) vertegenwoordigt alle bij de ANVR aangesloten reisonderningen. Het betreft niet alleen touroperators en reisagenten, maar ook zakenreisbureaus, online reisagenten (OTA's) en zelfstandige reisadviseurs. In totaal zijn bij de ANVR bijna 300 reisbedrijven, 1000 reiswinkels en 1000 zelfstandige reisadviseurs aangesloten. De totale omzet van de bij de ANVR aangesloten reisonderningen bedroeg in 2016 zo'n € 8,8 mrd. Jaarlijks gaan miljoenen Nederlanders met het vliegtuig naar hun wel verdiende zakenreis – of vakantiebestemming. De ANVR leden zorgen voor de complete reis of een aantal reisonderdelen.

ANVR reactie op 1^e VVR

Bij de publicatie van het 1^e voorstel voor een Verkeersverdelingsmaatregel eind 2017 hebben wij reeds uitvoering gereageerd (ANVR reactie d.d. 6 december 2017). Wij reageren nu op de herziene verkeersverdeling regel omdat hiermee wederom de belangen van de (toeristische) reisindustrie in het geding zijn. Wij wijzen u er op dat wij overigens niet alleen de toeristische reisbedrijven vertegenwoordigen maar ook zakenreisbureaus. De ANVR heeft in het verleden meermalen aangegeven niet tegen een nieuwe luchthaven Lelystad te zijn, doch dat airlines en hun klanten gestimuleerd en niet gedwongen moeten worden om gebruik te maken van deze nieuwe luchthaven. Kort samengevat zien wij dit in de nu herziene maatregelen onvoldoende terug.

Geen bijdrage aan een duurzame ontwikkeling

Een lidstaat kan voorschriften stellen en een onderscheid maken b.v. t.a.v. het milieu. Zuinige en/of stille vliegtuigen kunnen worden bevoordeeld. Ook in de verdeling tussen Schiphol en Lelystad kan dit een selectie-element zijn, maar in de voorgestelde verkeersverdelingsregel wordt dit wederom niet gedaan. Het selectiviteitsbeleid draagt voorts op geen enkele wijze bij tot de door het kabinet beoogde duurzaamheid. De schaarse capaciteit wordt immers niet verdeeld op grond van milieu-technische criteria. Het kabinet stimuleert transfervoer ook indien dit plaatsvindt met milieu-inefficiënte, verouderde of lawaaiige vliegtuigen. Ook is niet relevant of het vliegtuig vol zit met passagiers of maar halfvol. Wij missen voorts de stimulering van de combinatie van hogesnelheidstreinen met vluchten.

Het niet baseren van capaciteitsrestricties op milieu c.q. geluidsoverweging is vreemd omdat de capaciteitsrestricties voor Schiphol juist zijn ingegeven door de milieu en geluidsbelasting voor de omwonenden. Wij citeren het regeerakkoord: *“Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de*

sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten.”¹
Wij herhalen dat de voorgenomen Verkeersverdelingsregel in dit opzicht een gemiste kans is.

Achterhaalde Alders-prioritering van vluchten

In onze reactie van december 2017 hebben wij reeds de opvatting van de Nederlandse Reisbranche duidelijk gemaakt. Principieel hebben wij geen enkel probleem met het hub-and-spoke model van Schiphol, mits dit niet ten koste gaat van het point-to-point vakantievervoer. Nu de capaciteit op Schiphol hard tegen de grens van 500.000 vliegbewegingen aanloopt en de beoogde capaciteitsuitbreiding naar de Lelystad airport niet volgens afspraak wordt gerealiseerd, dreigen Nederlandse reizigers zo de dupe te worden.

In het huidige selectiviteitsbeleid (zie b.v. de commissie Alders uit 2008²) is immers het vliegen op leisurebestemmingen op de allerlaagste plaats gesteld. Wanneer er echter voldoende transferpassagiers op een vlucht zijn heeft een bestemming gelijk de hoogste prioriteit.

De ANVR verzet zich hiertegen. Als reeds eerder aangegeven³ is bijdrage van uitgaande reizen aan de Nederlandse economie groot. Op dit moment wordt in opdracht van de reisbranche 2 onderzoeken uitgevoerd naar het belang van leisure/chartervluchten op Schiphol. Wij verwachten dat de uitkomsten van deze onderzoeken in maart/april 2019 zullen worden gepubliceerd.

De huidige prioritering uit 2008, waarbij zelfs vracht belangrijker is dan Nederlanders die met het vliegtuig op vakantie willen, is naar onze mening achterhaald en past niet meer bij de huidige marktvraag. Een herijking van het selectiviteitsbeleid, waarop het verdelingsmaatregelen zijn gebaseerd, is dringend noodzakelijk. Een scherpe scheiding op dit punt is achterhaald. Wij moeten nu niet investeren in een model voor Schiphol en de regionale luchthavens waarvan we later tot de conclusie komen dat de markt aan dat model voorbij gegaan is. Wij wijzen nogmaals in dit kader op het rapport van de Raad voor de leefomgeving uit 2016⁴ waarin wordt gesteld dat nagedacht moet worden wat de bijdrage van Schiphol kan zijn aan de concurrentiekracht van de Nederlandse economie en haar vestigingsklimaat voor wonen, werken en leven.

Aantasting vrije marktwerking

Als reeds eerder gesteld treft het nu voorgestelde selectiviteitsbeleid, niet alleen de reisbranche maar ook de vrije marktwerking.

In de nu voorgestelde aanpassingen worden nieuwe vakantiebestemmingen vanaf Schiphol bemoeilijkt. Het beleid prioriteert overstappers binnen een airlinegroep en discrimineert het selfhubbing. Wat nu precies transfer is en wat point-to-point ism bepaalt de Minister en de Minister kan dit zelf aanpassen. Airlines met transfervluchten kunnen point-to-point vluchten schuiven naar Lelystad airport en krijgen vervolgens de mogelijkheid voor een extra transfervlucht op Schiphol. Wat wel/niet het karakter is van een vlucht kan wijzigen *wanneer daartoe aanleiding is*. De aanleiding kan buiten het karakter van vlucht van een airline op een bestemming liggen. De regeling kan door de Minister zelf op dit punt worden aangepast.

Onduidelijk is hoe airlines op nieuwe routes aantonen dat het geen point-to-point route is.

Netwerkcarriers krijgen een onoverbrugbare voorsprong. In de praktijk wordt Schiphol zo dichtgetimmerd met nog meer transferverkeer.

¹ <https://www.kabinetformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst>, blz. 41.

² http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange_termijn.pdf, blz 4.

³ https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie_envakantieLR.pdf

⁴ <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

Een land mag een verdeling aanbrengen van het luchtverkeer tussen luchthavens echter zonder discriminatie tussen bestemmingen in de gemeenschap of discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij. Deze eerlijke verdeling is geborgd in art. 19 van de EU Verordening 1008/2008⁵. Ook de EU Verordening 2408/92⁶ geeft (in art. 8) klip en klaar aan dat geen discriminatie mag plaatsvinden op grond van de nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij. Tevens (art. 9) mogen de maatregelen de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen niet vervalsen.

Wij blijven van mening dat ook de aangepaste verkeersverdelingsregels hier niet aan voldoen.

Beperkingen aan luchthaven Lelystad

De ingewikkelde en discriminerende selectiviteitsregeling vindt zijn oorzaak in de wens om Lelystad airport voor specifieke vluchten als overloopluchthaven te laten functioneren. Wij blijven herhalen dat airlines bij verdeling van slots niet gediscrimineerd mogen worden. Indien echter airlines in vrijheid vluchten schuiven van Schiphol naar Lelystad airport, zullen zij dit alleen doen wanneer hen dit tot voordeel strekt. Bij een gedeeltelijke overstap moet echter organisatie/vloot e.d. voor een zelfde catchment area worden verdeeld over 2 luchthavens, waarbij (in de huidige voorstellen) geen weg terug is. Er moeten dus zeer duidelijke voordelen zitten aan vliegen op Lelystad!

Die voordelen zijn er op dit moment onvoldoende. De openingstijden staan 3 'slagen' per dag naar Zuid-Europa niet toe. Bij vertraging moet naar een andere luchthaven worden uitgeweken.

In de al genoemde EU regel 1008/2008 wordt gesteld dat een lidstaat een verdeling tussen airports kan maken in het geval dat (art. 19, lid 2b) *“de luchthavens zijn via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen mogelijk is”*. Daarvan is helemaal geen sprake. De luchthaven Lelystad ligt beduidend buiten de Randstad, is via het openbaar vervoer alleen te bereiken per bus vanaf het station Lelystad. De airport zijn onderling niet efficiënt verbonden en vanuit het zuidelijk deel van de Randstad kost het reizigers veel reistijd om daar te komen. Onduidelijk zijn de vervoersmogelijkheden 's nachts naar/van de airport bij vroege/late vluchten. Ook op dit punt is dus sprake van een concurrentieel nadeel voor aanbieders van vakantievluchten.

Wij herhalen dat wij niet tegen vakantievluchten vanaf de luchthaven Lelystad zijn. Er moet nog veel werk worden verricht aan de infrastructuur, de luchtverkeerstechnische regels, de (financiële) aantrekkelijkheid, de openingstijden en bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad.

Aanpassingen op deze punten kan uiteindelijk de businesscase voor een overstap naar Lelystad airport in gunstige zin aanpassen. Daar is op dit moment echter geen sprake van.

Slotconclusies

De ANVR blijft zich – ook na aanpassing – verzetten tegen de door de Minister voorgestelde verkeersverdelingsregels. Naar opvatting van de ANVR zijn de maatregelen nadelig voor vakantievliegmaatschappijen op grond van een achterhaalde en discriminerende prioritering. De aangepaste VVR achten wij nog steeds in strijd met volstrekt duidelijke Europese regelgeving. De voorgestelde maatregelen leveren geen bijdragen aan een meer duurzame ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. De huidige beperkingen maken een businesscase om vanaf Lelystad airport te vliegen tenslotte op dit moment onvoldoende aantrekkelijk.

⁵<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=NL> , EU Verordening 2408/92 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R2408&from=EN> , art 7.