



Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
mevr. C. Van Nieuwenhuizen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Baarn, 6 december 2017

Betreft: Reactie ANVR op concept AMvB Verkeerverdelingsregel tussen  
Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en Lelystad Airport (LA)

Geachte mevr. Van Nieuwenhuizen,

U heeft aangegeven dat op de concept AMvB Verkeerverdelingsregel tussen Amsterdam Airport Schiphol en Lelystad Airport uiterlijk 6 december 2017 commentaar kan worden gegeven. Hieronder geven wij als ANVR graag onze zienswijze.

#### **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 vakantiebestemming. De ANVR leden zorgen voor de complete vakantie of een aantal reisonderdelen daarvan.

Wij reageren op de voorgenomen verkeerverdelingsregel omdat hiermee de belangen van de toeristische reisindustrie in het geding zijn. Wij wijzen u er op dat wij 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. In de voorgenomen maatregelen zien wij dat, zoals we zullen uitleggen, echter niet of onvoldoende terug.

#### **Achterhaalde Alders-prioritering van vluchten.**

Reeds jaren wordt door de overheid een beleid gevoerd voor het stimuleren van een zo'n groot mogelijk netwerk, waarbij de luchthaven Schiphol functioneert als 'hub' en passagiers stappen op Schiphol over. Schiphol is daarmee gegroeid tot de 3<sup>e</sup> luchthaven van Europa wat betreft passagiersaantallen. Het uitgebreide netwerk stelt de zakenreiziger én leisure passagier in staat point-to-point te vliegen naar zijn bestemming. Bij zo'n 32% is zaken het reismotief. De meerderheid reist echter voor vakantie of bezoek aan vrienden/familie<sup>1</sup>.

De voorgestelde selectiviteitsregel treft een specifieke groep van reizigers, t.w. Nederlanders die van

---

<sup>1</sup> <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/feiten-en-cijfers/>, 2016, pag. 24.

hun welverdiende vakantie willen genieten. Zij worden gedwongen om te vliegen vanaf een secundaire luchthaven. Dit selectiviteitsbeleid was reeds eerder aanwezig in de rapporten van de commissie Alders. In zijn rapport uit 2008<sup>2</sup> wordt het vliegen op leisure bestemmingen qua prioriteit op de allerlaagste plaats gesteld.

De ANVR verzet zich op alle mogelijke manieren hiertegen. Het is niet uit te leggen dat een Nederlander niet vanaf Schiphol mag vliegen om een welverdiende vakantie te vieren in Griekenland of Spanje omdat vrachtvervoer op Schiphol (b.v. de invoer van pallet elektronica onderdelen) blijkbaar van groter belang is. Nederlandse reizigers die op familiebezoek gaan naar Spanje moeten ook kijken voor b.v. reizigers uit Bangalore die op familiebezoek gaan in Denemarken en op Schiphol overstappen.

De overstappende passagiers leveren amper een bijdrage aan de Nederlandse economie. De Nederlandse passagier daarin tegen wel. Een onderzoek van de ANVR en ABN-AMRO uit 2016<sup>3</sup> laat zien dat de directe bijdrage van buitenlandse reizen aan de Nederlandse economie zo'n € 7 mld. per jaar bedraagt. Van de totale uitgaven die Nederlanders doen voor een buitenlandse reis, blijft 29 % in Nederland. Daarnaast zijn zo'n 40.000 arbeidsplaatsen rechtstreeks gerelateerd aan het uitgaande reisverkeer. Gelet hierop vragen wij ons af of de genoemde prioritering in het vliegverkeer uit 2008 niet toe is aan een herijking.

Het huidige selectiviteitsbeleid, nu de grens tot 2020 voor Schiphol wordt bereikt, treft niet alleen de reisbranche maar ook de vrije marktwerking. Vakantievluchten worden immers verboden voor Schiphol. 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 milieutechnische criteria. Het kabinet stimuleert transfervoer ook indien dit plaatsvindt met milieuefficiënte, verouderde of lawaaiige vliegtuigen. Ook is niet relevant of het vliegtuig vol zit met passagiers of maar halfvol. De enige maatstaf is of er wordt gevlogen op een vakantiebestemming. Het niet baseren van de verkeersverdelingsregels op milieu c.q. geluidsoverwegingen is vreemd omdat de huidige 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.”*<sup>4</sup>

Van deze doelstelling uit het regeerakkoord zien we in de voorgenomen verkeersverdelingsregel niets terug.

Wij vragen ons daarbij af of de huidige “hub&spoke” model nog actueel is. Uitgaande van dit model zou het grootste verkeersvliegtuig (de A380) op dit moment een zonnige toekomst tegemoet gaan. Het tegendeel is waar. De sterke groei van Schiphol in de afgelopen jaren wordt veroorzaakt door point-to-point vliegende lowcostcarriers. Als aangegeven heeft het merendeel van het vliegvervoer een leisure doel of een grote leisurecomponent. Juist dit vervoer wordt met de op selectiviteit gebaseerde Verkeersverdelingsregel getroffen en dan ook nog eens willekeurig.

Wij denken dat - bijna 10 jaar later - het tijd is voor een herijking en herbezinning op een lange

---

<sup>2</sup> [http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange\\_termijn.pdf](http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange_termijn.pdf), blz 4.

<sup>3</sup> [https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie\\_envakantieLR.pdf](https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie_envakantieLR.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.kabinetformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst>, blz. 41.

termijnvisie op de luchtverbindingen van Nederland met de wereld en de bijdrage die dit levert aan de economische groei en ontwikkeling van ons land. “We scoren hoog op tal van internationale ranglijsten, of het nu gaat om de innovatiekracht van onze economie, de toegankelijkheid van de zorg of de kwaliteit van ons onderwijs en onderzoek”<sup>5</sup> zo staat er in het regeerakkoord. Werkend Nederland werkt daar inderdaad hard aan, maar als we op vakantie gaan, mogen we niet vanaf Schiphol vliegen. Dit kan niet de bedoeling zijn van het overheidsbeleid.

### **Selectiviteitsregels in strijd met Europese regels**

Tot 2020 is de capaciteit van de Luchthaven Schiphol begrensd op 500.000 vliegbewegingen per jaar. Voor de airlines zijn er weinig alternatieven. De luchthaven Lelystad gaat pas in 2019 open met een zeer beperkte capaciteit. De luchthavens Rotterdam en Eindhoven groeien naar of zitten op hun maximum capaciteit. Andere luchthavens liggen ver buiten de randstad. De huidige capaciteit van Schiphol moet dus eerlijk en zeer zorgvuldig worden verdeeld. Gebruikers moeten niet bevoordeeld of gediscrimineerd worden.

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 1008/2008<sup>6</sup>. Ook de EU Verordening 2408/92<sup>7</sup> 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.

De voorgestelde verkeersverdelingsregels voldoen hier niet aan. Als aangegeven kan een lidstaat voorschriften stellen en een onderscheid maken b.v. t.a.v. het milieu, maar in de voorgestelde verkeersverdelingsregel wordt dit niet gedaan. De verkeersverdelingsregels zijn gericht op het beperken van vakantievluchten tussen de 700 en 4000 km van Schiphol. Van de bijna 90 bestemmingen als genoemd in Verkeersverdelingsregels ligt meer dan 80% in de EU. Er is dus wel degelijk sprake van discriminatie naar bestemming.

De verkeersverdelingsregels geven specifiek aan welk vervoer moet worden geweerd. Als gesteld heeft de meerderheid van de vliegreiziger een niet-zakelijk doel. Zij reizen niet alleen met lijndiensten, maar ook met carriers die specifiek gericht zijn op vakantie bestemmingen. Deze chartercarriers voeren chartervluchten uit. Specifiek deze carriers raken hun vliegbestemmingen kwijt. Er zit in de verdelingsregels ook geen rem: elke *extra* vlucht van een netwerkcarrier betekent een vlucht *minder* voor naar een leisure bestemming. Of je als Nederlander vanaf Schiphol kan vliegen naar je vakantiebestemming wordt aldus bepaald door de vraag vanuit veelal het buitenland naar intercontinentale- en transfervluchten. Chartercarriers en hun touroperators hebben hier geen enkele invloed op.

Wij wijzen er op dat de Italiaanse overheid eerder al eens heeft getracht het vliegverkeer tussen

---

<sup>5</sup> <https://www.kabinetformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst> , blz. 1.

<sup>6</sup> <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

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

Milanese luchthavens Malpensa en Linate proberen te verdelen. Dit is in 2000 door de Europese Commissie verworpen met als argument dat sprake was van concurrentievervalsing. De voorgestelde maatregelen zouden eenzijdig de homecarrier sterk bevoordelen. De huidige verkeersverdelingsregel heeft alle kenmerken van een vergelijkbare concurrentievervalsing. Immers wanneer een bestemming meer dan 10% transferpassagiers heeft, gemeten over de afgelopen 5 jaar, voldoet de bestemming niet meer aan het criterium “vakantiebestemming”. Vakantiebestemmingen waar een netwerkcarrier, of dochterbedrijven op vliegt, zal vrij snel als feeder kunnen worden bestempeld (>10% transfer) en zo buiten de verkeersverdelingsregels vallen. Dit geldt echter niet voor de bestemmingen tussen de 700-4000 km van pure point-to-point airlines. Luchtvaartmaatschappijen die geen code-share afspraken hebben, zien hun vluchten verplaatst naar Lelystad waardoor het definitief onmogelijk is ooit nog een bestemming buiten het criterium vakantiebestemming te krijgen. Point-to-point carriers worden dus fors benadeeld.

### **De airport Lelystad**

Uiteraard kan de vraag gesteld worden of vliegen op Lelystad daadwerkelijk een groot nadeel is. Vooropgesteld moet hierbij worden dat op dit moment nog niet gevlogen kan worden op deze luchthaven met B737 of A320 toestellen. De officiële opening voor deze toestellen is om luchtverkeer technische redenen uitgesteld en ook nu nog is er grote discussie over de geluidshinder voor omwonenden.

Wij beperken ons echter tot de gevolgen voor de reizigers en hun luchtvaartmaatschappijen. Vliegtuigmaatschappijen die vallen onder de voorgestelde verkeersverdelingsregels zullen hun vluchten moeten gaan verdelen over twee luchthavens; dit bepalen ze niet zelf op commerciële gronden, doch wordt voor hen bepaald op basis van de in de verkeersverdelingsregels genoemde bestemmingen, het aantal vluchten die door andere carriers op Schiphol worden gemaakt, en de beschikbare slottijden voor deze carriers.

Wij wijzen er voorts op dat de overheid weliswaar een beleid heeft gericht op het zo aantrekkelijk mogelijk maken voor carriers om ‘over te stappen’ van Schiphol naar Lelystad, maar dit is uiteraard een leeg aanbod nu via de verkeersverdelingsregel de overheid *ook met dwang* vluchten van luchtvaartmaatschappijen van Schiphol kan schrappen. Het maakt een onderhandeling over voorwaarden en tarieven voor vliegen op Lelystad daarmee tot een zinloze exercitie.

Airlines die gedwongen worden te vliegen op twee airports op kleine afstand van elkaar, leiden een significant verlies op operationeel en commercieel vlak. Dit komt door een gedwongen “split operation” en de afname tot optimalisatie van hun vliegtuigen; veel maatschappijen vliegen met ook met vliegtuigen die *niet* mogen vliegen op Lelystad. Niet alle vluchten worden uitgevoerd met narrow body vliegtuigen als de B737 en A320. De nachtsluiting van de Luchthaven Lelystad is tenslotte veel stringenter dan voor Schiphol wat betekent dat bij een vertraging, moet worden uitgeweken.

### **Gevolgen voor de vakantiereiziger**

Dit heeft allemaal grote gevolgen voor de ANVR-touroperators, de vliegtuigmaatschappijen vliegend op bestemmingen van de verkeersverdelingslijst, maar ook niet de laatste plaats voor de reizigers zelf. Zij worden voor kosten geplaatst die je bij vertrek van Schiphol niet hebt.

De vakantieganger loopt het risico van een hogere prijs – door de genoemde suboptimale verdeling van vluchten naar vakantiebestemmingen – en minder keus. Bovenal zal specifiek de reiziger gedwongen kunnen worden te vliegen vanaf Lelystad. In de al genoemde EU regel 1008/2008 wordt

gesteld dat een lidstaat een verdeling tussen airports kan maken in het geval: (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 echter geen sprake. Schiphol ligt in de Randstad en is voor miljoenen inwoners van de Randstad goed bereikbaar via trein/bus/metro. De luchthaven Lelystad ligt beduidend buiten de Randstad, is via het openbaar vervoer alleen te bereiken per bus vanaf het station Lelystad. De airports zijn onderling niet efficiënt verbonden en vanuit het zuidelijk deel van de Randstad kost het reizigers veel reistijd om op de luchthaven Lelystad 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 vluchten op Lelystad

Wij herhalen dat de ANVR niet tegen het vliegen vanaf de luchthaven Lelystad is. Er moet nog veel werk worden verricht aan de infrastructuur, de luchtverkeer technische regels, de (financiële) aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. Er zal ook geïnvesteerd moeten worden in de luchthaven zodat deze airport op haar eigen merites een concurrerende businesscase kan gaan worden ten opzichte van het vliegen vanaf Schiphol. In de huidige ontwikkeling is daar echter geen sprake van.

### **Slotconclusies**

De ANVR is tegen de huidige verkeersverdelingsregels waarbij bijna 90 bestemmingen het risico lopen niet meer vanaf Schiphol te mogen worden aangevlogen. De huidige prioritering uit 2008, waarbij zelfs vracht belangrijker is dan Nederlanders die met het vliegtuig op familiebezoek of vakantie willen, is achterhaald. Wij verzoeken de Nederlandse overheid tot een herijking van het selectiviteitsbeleid.

De verkeersverdelingsregels werken sterk in het nadeel voor airlines die specifiek op bestemmingen met een leisure karakter vliegen. De maatregelen zijn naar de mening van de ANVR in strijd met de EU-regels en nadelig voor de meerderheid van de vliegreizigers; zij worden opgepadeld met extra reistijd en beperkingen bij het vliegen vanaf de luchthaven Lelystad.

Wij verzoeken de Nederlandse overheid dan ook dringend de voorgenomen verkeersverdelingsregels niet in te voeren. Hiervoor zijn andere, betere maatregelen te bedenken.

ANVR Ondernemers in Reizen



Walter Schut  
adj. Directeur

ANVR, PB 543, 3740 AM Baarn  
Tel: 035 5433410 Email: [info@anvr.nl](mailto:info@anvr.nl)  
[www.anvr.nl](http://www.anvr.nl)