

22 december 2007

In mijn vorige column verwees ik al kort naar het nieuwe EU-VS 'open sky' verdrag dat er aan zit te komen. Volgens mij slaapt u er geen uur minder om, maar toch! Over 95 dagen (en nachten) is de eerste stap naar een 'open aviation area' tussen de EU en VS echt een feit. Al kan de hele boel nog worden teruggedraaid als in 2010 geen voortgang in de onderhandelingen is geboekt.

"Wat mag er dan eind maart 2007 in de luchtvaart wel, wat nu niet mag?", zult u zeggen. Wel, dat is niet onbelangrijk. Elke EU-luchtvaartmaatschappij mag voortaan vanuit elk punt in de EU naar elk punt in de VS vliegen. Niet langer, zoals tot nu toe het geval was, alleen maar vanuit het thuisland van een maatschappij. Omgekeerd mogen alle Amerikaanse carriers naar elk punt in de VS naar elk punt in de EU vliegen. Een opstekertje voor EU-maatschappijen is ook dat ze per 1 april Amerikaanse reizigers en vracht die op federale kosten worden vervoerd, aan boord mogen nemen. Echt waar, die categorie reizigers moest zich tot nu toe aan de Fly America Act houden onder het motto "vlieg Amerikaans, tenzij het niet anders kan." Als ik het me goed herinner hadden wij na de Tweede Wereldoorlog tijdelijk ook zoiets bedacht met de kreet: "Holland voedt zichzelf." Grappig dat het land van de onbegrensde mogelijkheden dit soort knulligheden weet te bedenken.

Ik geloof dat ik u met het bovenstaande nog niet erg van uw stuk heb gebracht, dus eerst maar even wat geschiedenis.

In 1992 sloot Nederland als eerste EU-lidstaat een 'open skies' verdrag met de VS. Wij waren toen namelijk in een genereuze bui en hebben de Amerikanen 'any point in the Netherlands' aangeboden voor de Amerikaanse carriers. Of de VS dan maar zo goed wilden zijn om 'any point in the USA' voor de Nederlandse maatschappijen open stellen. U begrijpt, de Amerikanen hoefden zich geen tweede keer te bedenken bij zo'n buitenkansje.

Dat bilaterale 'open skies' verdrag heeft KLM-Northwest geen windeieren gelegd. In de daarop volgende jaren groeide het transferverkeer op Schiphol 'double digit'. Het ging zelfs zo hard dat steeds meer Kamerleden begonnen te denken dat de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma de boel had gefleest met veel te lage prognoses voor Schiphol. Dat heeft toen nog geleid tot het inschakelen van de Algemene Rekenkamer. Die kreeg de hilarische opdracht om de prognoses te controleren.

Intussen zijn we 15 jaar verder en kunnen de bilaterale 'open skies' verdragen, die 16 van de 27 lidstaten de afgelopen jaren met de VS hebben gesloten, naar het grof vuil. Zij maken plaats voor een kakelvers multilateraal 'open sky' verdrag EU-VS. Volgens Bartjes zijn er dus ook nog 11 lidstaten, die het luchtvervoer met de VS tot nu toe geregeld hadden met een antiek bilateraal verdrag dat concurrentie zoveel mogelijk beoogt te ontmoedigen. Bij die elf zitten niet de minste lidstaten, zoals het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Ierland. In de transatlantische luchtvaartmarkt stappen die landen binnenkort in een klap uit het tijdperk van het berenvel in dat van het moderne maatkostuum.

Neem nou de markt tussen Londen Heathrow en de VS: tot nu toe was deze markt een ouderwets gereguleerd oligopolie voor twee Amerikaanse en twee Engelse maatschappijen naar een beperkt aantal Amerikaanse bestemmingen. Let wel, dan hebben we het over de grootste 'nose-heavy' markt: veel business passagiers voorin het vliegtuig die bovendien tot nu toe 30-40% meer moesten betalen dan op andere vergelijkbare routes.

Die markt gaat eind maart open naar elke denkbare bestemming in de VS en voor elke Amerikaanse en EU maatschappij, die een paar slots op Heathrow weet te bemachtigen. Eurocommissaris Barrot liet dan ook trots weten, dat dankzij het nieuwe 'open sky' verdrag het vervoer tussen die 11 'berenvellen' lidstaten (lees: Londen en nog wat grut) en de VS over vijf jaar niet op 28 miljoen passagiers uitkomt, maar op 37.5 miljoen. Een beetje sneu voor hem was wel dat zijn milieucollega diezelfde week in Brussel meldde dat het luchtverkeer in de komende jaren drastisch beperkt moest worden vanwege de CO2 uitstoot.

Overigens vertelde Barrot er niet bij, dat hij door de Amerikanen naar huis was gestuurd met hetzelfde onderhandelingsresultaat, dat al in 2005 was bereikt, maar wat de EC toen als onevenwichtig had afgewezen. Het probleem is namelijk dat de Amerikanen allang betalende lading binnen Europa mogen vervoeren, namelijk tussen die 16 lidstaten die een bilateraal 'open skies'

verdrag met de VS hebben. Dus eiste Barrot op zijn beurt dat in het nieuwe verdrag de Europese carriers ook binnen de VS lading mochten gaan vervoeren (voor de liefhebber: cabotage rechten). Daar heeft hij dus bakzeil moeten halen en dat geldt ook voor de claim van buitenlandse zeggenschap over Amerikaanse carriers. Want vrije-markt principes zijn mooi, maar het moet niet te gek worden, ook niet in de VS.

Goed, 'the battle of London is about to begin'. KLM stopt inderdaad haar 'slot sitting' waarover we al spraken in mijn vorige column. De cityhopper slots van Rotterdam en Eindhoven op Heathrow gaan over naar Northwest die ze uiteraard op de transatlantische route naar de VS zal gaan gebruiken. Belangrijk voordeel is bovendien dat de Northwest hubs, met name Minneapolis, op de aardbol aanzienlijk dichterbij Londen blijken te liggen dan een aantal andere Amerikaanse hubs. Bovendien wordt daar een aansluiting geboden op een groot aantal unieke binnenlandse bestemmingen. Dus dat levert de Skyteam alliantie toch wat meer op dan de cityhopper vluchten naar Heathrow. Zie voor verdere details een research memorandum van Veldhuis op de Airneth [website](#).

Tot slot: hoe moet Willie Walsh, de baas van British Airways, nu verder? Dat wordt concurreren geblazen. En elke maand het gordijn een eindje verder naar voren in de cabine. Hij heeft nog één troef in handen: Terminal 5 gaat open in...? precies maart 2008. Kan hij gelijk gaan oefenen met de nieuwe transferpassagiers, die hij nodig zal hebben om de stoelen achter het gordijn vol te krijgen.

En Barrot krijgt het ook druk: onderhandelen over de tweede fase EU-VS. En als dat niet klaar is in 2010, draaien we de hele boel weer terug. Dus doe die berenvellen nog niet weg. Intussen probeert Airneth ook wat helderheid te scheppen met het agenderen van EU-VS voor het jaarcongres. Ik neem aan dat u ons weet te vinden.

Jaap de Wit
Directeur Airneth