

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

S

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2019

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving van 5 februari 2019 om geïnformeerd te blijven over het selectiviteitsbeleid doe ik u hierbij informatie toekomen over de verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad Airport (VVR).

In dit kader zend ik u de onafhankelijke analyse naar de werking van de Verkeersverdelingsregel Amsterdam Airport Schiphol-Lelystad Airport (VVR) in de praktijk. Het doel van dit instrument is het behoud en de versterking van de netwerkqualiteit van Schiphol ten behoeve van de maatschappelijke en economisch waardevolle functie van Schiphol. Deze analyse is uitgevoerd door m3 in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Hierdoor kan de schaarse capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk worden benut ter versterking van de netwerkqualiteit. Deze verplaatsing van verkeer zou in eerste instantie alleen worden gerealiseerd door een marktbenadering van de exploitant Schiphol Group waardoor partijen gestimuleerd zouden worden om vanaf Lelystad Airport te gaan opereren. Bij motie van Van Helvert c.s.¹ is het kabinet verzocht om naast de marktbenadering zich maximaal in te spannen om door middel van heldere (juridische) instrumenten te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad beschikbaar komt voor bestemmingen en/of luchtvaartmaatschappijen die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van de Verkeersverdelingsregel Amsterdam Airport Schiphol-Lelystad Airport waarmee uitvoering is gegeven aan voornoemde motie.

De juridische basis van de VVR wordt gevormd door EU Vo. 1008/2008 waarbij de Europese Commissie (EC) gaat over goedkeuring van een

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 412, vergaderjaar 2017–2018

dergelijke regel. Het volledig uitsluiten van autonome groei op Lelystad Airport is niet mogelijk in verband met de strikte voorwaarden die de Europese Unie (EU) stelt ten aanzien van non-discriminatie, proportionaliteit en vrije markttoegang. Op 7 oktober 2019 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat de EC tot een positief oordeel van de VVR heeft besloten waarmee de VVR is goedgekeurd.

Op 17 januari 2019 heb ik de Tweede Kamer toegezegd een onafhankelijke analyse uit te laten voeren naar de werking van de regel in de praktijk². Bijgaand treft u de analyse³ van het bureau m3 aan.

De conclusie van m3 is dat het instrument VVR doet wat is beoogd: namelijk het – binnen de door de EU gestelde grenzen – maximaal bevorderen van het verplaatsen van punt-tot-punt verkeer van Schiphol naar Lelystad Airport en tegelijkertijd garanderen dat de vrijgekomen slots op Schiphol vrijkomen voor transferverkeer. Dit wordt gerealiseerd doordat de VVR ervoor zorgt dat de vluchten afkomstig van Schiphol bij de slotverdeling op Lelystad Airport prioriteit krijgen na toepassing van de regels uit de Europese slotverordening. Alle slots die op Schiphol door de verplaatsing van vluchten naar Lelystad Airport vrijkomen mogen alleen worden gebruikt voor vluchten naar bestemmingen met 10 procent of meer transferpassagiers.

M3 constateert dat in verband met de schaarse capaciteit op Schiphol luchtvaartmaatschappijen zich maximaal zullen inzetten om slots op Lelystad Airport te bemachtigen. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol opereren bereid zijn slots voor punt-tot-punt vluchten over te dragen of zelf om te zetten naar transfervluchten om prioriteit te krijgen bij de slotverdeling op Lelystad Airport. M3 veronderstelt dat naar verwachting twee tot vier luchtvaartmaatschappijen interesse hebben een operatie te starten op Lelystad Airport zonder gebruikmaking van de VVR. Gelet op de strikte voorwaarden van de EU waarbij de markt weliswaar gereguleerd mag worden maar vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten moet hierdoor volgens de analyse rekening gehouden worden met circa 10 tot 20% autonome groei op Lelystad Airport.

Voor het functioneren van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol is een gerichte marktbenadering door de exploitant Schiphol Group ondersteunend aan de effectiviteit van de werking VVR. Schiphol Group richt zich in haar marktbenadering met een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod actief op het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die op Lelystad punt-tot-punt vluchten willen aanbieden. Zo zijn alle faciliteiten van Lelystad Airport, van parkeergelegenheid en landzijdige bereikbaarheid tot de inrichting van de terminal, toegespitst op dit type vluchten. Daarnaast wordt de marketing van de luchthaven richting luchtvaartmaatschappijen en publiek alleen hierop gericht.

Op basis van bovengenoemde uitkomsten van de onafhankelijke analyse over de werking van de VVR in de praktijk en het positieve besluit van de EC ben ik van mening dat tegen de achtergrond van de Europese mededingingsregels maximaal wordt voldaan aan de inzet om Lelystad Airport te laten fungeren als overloopluchthaven van Schiphol. In vervolg hierop worden de voorbereidingen getroffen om de VVR in het begin van 2020 in nationale regelgeving verankerd te hebben.

² Kamerstuk 31 936, nr. 574, vergaderjaar 2018–2019

³ Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 161982.06.

Met dit intensieve proces is een instrument toegevoegd om te kunnen sturen op de selectieve ontwikkeling van luchtvaart in Nederland. De nieuwe EC zal de komende periode de Europese slotverordening herzien. In dat kader zal Nederland, in het verlengde van VVR en in lijn met de motie Kröger⁴, verder aandringen op aanscherping van het instrumentarium, zodat de slotcoördinator bij de toewijzing van slots meer rekening moet houden met de netwerkkwaliteit en duurzaamheid. Hierover wordt binnenkort het gesprek gestart met betrokken partijen en zal er met EU-lidstaten worden samengewerkt met soortgelijke uitdagingen. Naast de herziening van de Europese slotverordening zullen lagere tarieven dan Schiphol, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR er aan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopluchthaven kan blijven vervullen ten behoeve van de versterking van de netwerkfunctie van Schiphol.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 540, vergaderjaar 2018–2019