

Vergaderjaar 2010–2011

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 163

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2011

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota op 7 februari jl. (kamerstuk 31 936, nr. 71) heeft uw Kamer mij verzocht om voor de zomer van 2011 geïnformeerd te worden over het selectiviteitsbeleid. Met deze brief geef ik hieraan gevolg. Ik ga daarbij specifiek in op de selectieve toedeling van schaarse luchthavencapaciteit op basis van de verbondenheid van het verkeer met de mainportontwikkeling.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het convenant «behoud en versterking van de mainport functie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol» afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In dit advies is de vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 ingeschat op 580 000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510 000 vliegtuigbewegingen, met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70 000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad. In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) overgenomen en dat is in 2009 door de Kamer omarmd.

Nu de vraag naar luchtvaart weer toeneemt, is het van belang dat het selectiviteitsbeleid nu ook verder wordt uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd. Dit is ook tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota 7 februari jl. door de Kamer ingebracht.

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit twee belangrijke onderdelen. Het eerste betreft het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70 000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft op verzoek van het kabinet regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit van de luchthavens in

deze regio's. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde uitbreiding van de luchthavencapaciteit van Eindhoven Airport met 25 000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin dit jaar verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies.

Zoals eerder met u gedeeld, is de verwachting dat de heer Alders eind dit jaar een advies zal uitbrengen over Lelystad. Dit advies zal ik voorzien van een kabinetsreactie en toezenden aan de Kamer.

Aan de hand van de adviezen over Eindhoven en Lelystad wordt invulling gegeven aan de in het convenant afgesproken uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit als belangrijke randvoorwaarde voor het selectiviteitsbeleid in overleg met zowel de luchtvaartpartijen als de regionale partijen.

Het andere belangrijke onderdeel is het door Schiphol Group vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Schiphol is in principe verplicht binnen de wettelijke kaders luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Desalniettemin zal de luchthaven maatregelen treffen die ertoe leiden dat het voor het niet-mainportgebonden verkeer aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit en voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Schiphol Group is gevraagd inzicht te geven in de inzet en timing van de maatregelen ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in relatie tot Eindhoven en Lelystad voor de komende vijf jaren.

Ter invulling hiervan heeft Schiphol Group de Alderstafel Schiphol van 1 juni jl. geïnformeerd over een eerste uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen. Daarbij heeft de luchthaven een matrix gepresenteerd, waarin de toepassing van het selectiviteitsbeleid is weergegeven langs twee principes:

- het herverdelen van *bestaand* verkeer, en
- het selectief toedelen van *nieuw* verkeer.

De meeste effectiviteit is te verwachten van de maatregelen voor het selectief toedelen van nieuw verkeer. Bijgaand treft u de matrix ter informatie aan.¹

Het gaat in deze matrix zowel om potentiële maatregelen gericht op duurzame luchtvaart (zoals het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen), als om selectiviteitsmaatregelen ten behoeve van het behoud van de mainport functie (zoals investeringen en marketing incentives). Deze matrix geeft een zeer brede set van instrumenten bij de invulling van het selectiviteitsbeleid.

De feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaats vindt. De dynamiek van de luchtvaartmarkt vraagt om flexibiliteit van de marktpartijen bij de toepassing van instrumenten. Zowel de fluctuaties in de totale markt-vraag, als de onderscheiden ontwikkeling van de diverse marktsegmenten vragen om een marktgedreven en op de situatie toegesneden aanpak. Het gaat er om dat in verschillende situaties de schaarse mainportcapaciteit «meeademt» met de vraag naar verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling. Daarbij gaat het om de effectiviteit van de totale set aan instrumenten die van invloed zijn op de toedeling van schaarse luchthavencapaciteit. Hierbij zullen natuurlijk de wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal) in acht worden genomen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Om tot de specifieke invulling en toepassing van de in de matrix genoemde maatregelen te komen is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met Schiphol Group het selectiviteitscriterium nader uitgewerkt.

Deze uitwerking omvat een beoordeling en verdere concretisering van de geïnventariseerde maatregelen aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling en verdere concretisering zullen per maatregel uitgevoerd worden in de vervolgstappen die nodig zijn voor implementatie. De hierbij te hanteren criteria zijn de volgende:

- Criteria om te beoordelen of de maatregel *operationeel uitvoerbaar* is. Dit betreft aspecten, zoals de beschikbaarheid van capaciteit, inpassbaarheid in het luchtruim, afhandeling van het verkeer (landzijdig en luchtzijdig), en de financiële haalbaarheid van de maatregel.
- Een analyse om de *juridische uitvoerbaarheid* van de maatregel te beoordelen. Hiermee wordt gezien of de maatregel passend is binnen de gestelde juridische kaders en binnen de afspraken van het convenant «behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit».
- Een analyse van de *effectiviteit* van de maatregel. De potentiële maatregel moet doelmatig zijn in het kader van het selectiviteitsbeleid. En derhalve bijdragen aan de doelstelling om mainportgebonden verkeer te stimuleren op Schiphol en niet-mainportgebonden verkeer te faciliteren op de regionale luchthavens om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. Dit wordt bepaald aan de hand van de effecten van de maatregel op de samenstelling van het verkeer op de verschillende luchthavens en op het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol (inclusief retaliatie van derde landen).
- Tenslotte moet het duidelijk zijn of nog bepaalde condities gelden die specifiek gerelateerd zijn aan een maatregel.

Aan de Alderstafel van 1 juni jl. is een eerste invulling van het selectiviteitsbeleid gepresenteerd en besproken als uitwerking van de in het Aldersakkoord overeengekomen selectieve mainportontwikkeling. De Alderstafel heeft met instemming gereageerd op dit voorstel. De vervolgstappen ten behoeve van concrete implementatie verlopen vanzelfsprekend via de Alderstafel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma