

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartnota

D

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 augustus 2014

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening¹ hebben kennis genomen van het voorgehangen Ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad.²

Naar aanleiding daarvan hebben zij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 15 juli 2014 een brief gestuurd.

De Staatssecretaris heeft op 20 augustus 2014 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), vac. (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vicevoorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA), Kops (PVV), Meijer (SP)

² 31 936, C.

BRIEF AAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Den Haag, 15 juli 2014

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) hebben met belangstelling kennis genomen van het voorgehangen Ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad.³

Het ontwerpbesluit geeft de leden van de CDA-fractie aanleiding tot het stellen van de volgende twee vragen. De leden van de fracties van VVD, PvdA, PVV, SP, D66, GroenLinks en ChristenUnie sluiten zich bij deze vragen aan.

Kunt u aangeven hoe u zult borgen dat de Luchthaven Lelystad daadwerkelijk een overloopluchthaven zal worden, respectievelijk blijft, zoals verwoord in het Alders-akkoord uit 2008?

Kunt u inzicht geven in de financiële onderbouwing van het Ontwerpluchthavenbesluit Lelystad? Deze leden vernemen graag hoe wordt geborgd dat de kosten van Luchthaven Lelystad niet direct of indirect zullen worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen die op Luchthaven Schiphol vliegen.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening zien de beantwoording met belangstelling tegemoet. De commissie verzoekt u de vragen uiterlijk vrijdag 29 augustus 2014 te beantwoorden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
T.P.A.M. Reynaers

³ 31 936, C.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 augustus 2014

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen die gesteld zijn door de leden van de CDA-fractie naar aanleiding van het ontwerp luchthavenbesluit Lelystad Airport. De leden van de fracties van VVD, PvdA, PVV, SP, D66, GroenLinks en ChristenUnie hebben zich bij deze vragen aangesloten.

Overloopluchthaven

Genoemde leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening geven aan inzicht te willen hebben in de wijze waarop van overheidswege geborgd wordt dat de Luchthaven Lelystad daadwerkelijk een overloopluchthaven zal worden, respectievelijk blijft, zoals verwoord in het Alders-akkoord uit 2008.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het eerst van belang het kader te schetsen waarbinnen de afspraken over Lelystad tot stand zijn gekomen. Ik ga daarbij in op het Aldersakkoord, het selectiviteitsbeleid, netwerkbehoud en vervolgens de rol van het Rijk.

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol door het kabinet afspraken gemaakt over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol; te weten: het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 wordt begrensd 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 Eindhoven en Lelystad.

Het doel van dit zogenoemde selectiviteitsbeleid is dat een deel van de vakantiereizigers in de toekomst niet via Schiphol, maar Lelystad gaat reizen. Dat betekent dat een adequaat aanbod op de luchthavens Eindhoven en het te ontwikkelen Lelystad Airport, het niet-mainportgebonden verkeer moet verleiden om op deze regionale velden hun operatie te gaan uitvoeren. Het gaat niet alleen om luchtvaartmaatschappijen die nu al op Schiphol zitten. Het gaat ook om het accommoderen van een deel van de groei van de luchtvaart in het leisure segment. Daarmee blijft er op Schiphol binnen de normen die de omgeving beschermen ruimte voor de ontwikkeling van het hubverkeer, als belangrijke basis voor het (rijke) netwerk van bestemmingen.

Naast het scheppen van de extra regionale luchthavencapaciteit van 70.000 vliegtuigbewegingen is het selectiviteitsbeleid er op gericht om de markt haar werk te laten doen en het commerciële beleid van de exploitant als uitgangspunt te nemen. Hier zal de komende tijd door de exploitant vol op worden ingezet vanuit het Ondernemingsplan Lelystad Airport. Dit is conform het advies Shared Vision van mei vorig jaar dat met KLM en Schiphol is afgestemd en waarin geconcludeerd wordt «dat het verstandig is om in eerste instantie de markt haar werk te laten doen en het commerciële beleid van de exploitant als uitgangspunt te nemen voor het selectiviteitsbeleid. Dat betekent dat een adequaat aanbod op de luchthavens Eindhoven en het te ontwikkelen Lelystad, de thans op Schiphol gevestigde bedrijven moet verleiden om op beide regionale velden hun operatie te gaan uitvoeren.»

Om aantasting van het netwerk op Schiphol, als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport, te voorkomen is het belangrijk dat de ontwikkeling van Lelystad Airport door één exploitant gebeurt, namelijk de Schiphol Group. De Schiphol Group heeft er zelf belang bij dat Lelystad zodanig wordt ontwikkeld dat het netwerk niet wordt aangetast. Schiphol zal Lelystad ontwikkelen door een geleidelijk ingroei van capaciteit. Dit geeft de mogelijkheid om de luchtverkeersleiding geleidelijk in te regelen. Maar ook om de ontwikkeling van Lelystad af te stemmen op de ontwikkelingen op Schiphol.

Het kabinet vindt het belangrijk dat de relatie tussen het verkeer op Lelystad en Schiphol goed in de gaten wordt gehouden. In het overleg tussen de partners van het Convenant selectiviteit, de Schiphol Group en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, worden de ontwikkeling van Lelystad Airport en overloop de komende jaren nauwgezet gevolgd. Mocht blijken dat er ongewenste ontwikkelingen optreden dan zal in het kader van de gemaakte afspraken met Schiphol worden bezien of een aanscherping van deze afspraken noodzakelijk is.

Financiële onderbouwing

Tevens is gevraagd om inzicht te geven in de financiële onderbouwing van het Ontwerpvluchthavenbesluit Lelystad waarbij gevraagd wordt hoe wordt geborgd dat de kosten van de luchthaven Lelystad niet direct of indirect zullen worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen.

Het Ondernemingsplan Lelystad Airport geeft inzicht in de financiële onderbouwing van de luchthaven. Dit ondernemingsplan is als bijlage bij het Ontwerpbesluit meegestuurd. Hierin zijn onder meer de investeringsramingen opgenomen en is een beoordeling gemaakt van de economische haalbaarheid. Op het Ondernemingsplan heb ik een second opinion onderzoek laten uitvoeren door het bureau Stratagem. In dit rapport wordt geconcludeerd dat het Ondernemingsplan een plausibele onderbouwing geeft van de business case Lelystad Airport zowel voor wat betreft de investeringskosten als voor wat betreft de rentabiliteitsberekeningen. Het bureau Stratagem heeft hiertoe inzage gekregen in de bedrijfsvertrouwelijke informatie van de Schiphol Group die ten grondslag ligt aan het Ondernemingsplan. In de second opinion wordt aldus bevestigd dat volgens het Ondernemingsplan op termijn sprake is van een positieve business case voor Lelystad Airport met een eigen kostendekkende tariefstelling.

Doorbelasting kosten

Voor wat betreft de doorbelasting van de kosten van Lelystad Airport aan luchtvaartmaatschappijen op Schiphol wijs ik erop dat de luchthaventarieven op de luchthaven Schiphol strikt zijn gereguleerd op basis van de Wet luchtvaart. Op basis van deze wet mag Schiphol alleen de kosten van de luchtvaartactiviteiten op Schiphol zelf doorberekenen in de luchthaventarieven. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) ziet toe op de naleving van deze tariefregulering. Van directe of indirecte doorberekening van kosten van Lelystad in de tarieven op Schiphol kan dus geen sprake zijn.

Overigens merk ik op dat de investeringen in Lelystad Airport beperkt zijn in het totale investeringsplaatje van Schiphol. Voor Lelystad wordt in de periode tot 2032 € 90 miljoen geïnvesteerd. Het totaal aan investeringen van de Schiphol Group in één jaar (2013) bedroeg € 310 miljoen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld