

Vergaderjaar 2013–2014

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 197**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2014

Hierbij bied ik u ter informatie de Vergunningennota Luchtvaart aan (bijlage 1)<sup>1</sup> met daarbij – eveneens ter informatie – de hierop gebaseerde Beleidsregel Vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer met toelichting (bijlagen 2 en 3)<sup>2</sup>.

Tevens maak ik van deze gelegenheid gebruik om u te informeren over de monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2009–2013 (bijlage 4)<sup>3</sup>.

**Toelichting**

Vergunningennota Luchtvaart

De internationale bereikbaarheid door de lucht is van groot belang voor de Nederlandse economie. Bepalend daarvoor is de kwaliteit van het netwerk van verbindingen dat op de Nederlandse luchthavens, met name Schiphol, beschikbaar is. Het luchtvaartbeleid is gericht op de verdere ontwikkeling van een optimale netwerkkwaliteit, in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Dit beleid is uitgewerkt in de april 2009 vastgestelde Luchtvaartnota.

Eén van de instrumenten waarmee de overheid direct invloed kan uitoefenen op het ontwikkelen van de netwerkkwaliteit, is het verlenen van vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer.

Op basis van het Verdrag van Chicago (ICAO) behoort markttoegang op basis van zogeheten «luchtverkeersrechten» toe aan soevereine, nationale staten. Hieruit volgt dat de Nederlandse overheid toestemming moet geven om van of naar Nederland te mogen vliegen, waardoor invloed

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

uitgeoefend kan worden op de netwerkqualiteit. De richtlijnen die de overheid hierbij hanteert, staan omschreven in de Vergunningennota Luchtvaart. Deze Vergunningennota Luchtvaart vervangt het beleidskader vergunningenbeleid zoals vastgelegd in de Nota vergunningenbeleid uit 1994<sup>4</sup>.

Naast richtlijnen voor het verlenen van vergunningen voor geregeld en ongeregeld vervoer (de zogenaamde routevergunningen) beschrijft de Vergunningennota ook de meer technische eisen van de zogenaamde basisvergunningen. Dit zijn o.a. de eisen die gelden om een luchtvaartmaatschappij te mogen exploiteren (exploitatievergunning) en de eisen die gesteld worden aan de technische operatie van een luchtvaartuig. Omdat de criteria voor de verlening van basisvergunningen vrij gedetailleerd zijn vastgelegd in Europese regelgeving, draagt de Vergunningennota Luchtvaart op dat punt vooral een informatief karakter en vereisen dergelijke vergunningen geen beleidsregels.

#### Beleidsregel Vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer

De Beleidsregel Vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer is een nadere uitwerking van het beleidskader en de richtlijnen zoals vastgelegd in de Vergunningennota Luchtvaart. De Beleidsregel introduceert derhalve geen nieuwe beleidskeuzes, maar concretiseert slechts de criteria voor de beoordeling van vergunningen voor het uitvoeren van luchtvervoer door deze overeenkomstig de vereisten van de Algemene wet bestuursrecht vast te leggen in een publiekrechtelijk besluit. De Beleidsregel heeft uitsluitend betrekking op zogenaamde routevergunningen voor geregeld en ongeregeld vervoer. De Beleidsregel is onder gelijktijdige toezending aan uw Kamer ter publicatie aan de Staatscourant aangeboden.

#### Monitor netwerkqualiteit

Om de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol te monitoren, alsmede de naleving van de zogenaamde staatsgaranties in het kader van de fusie van Air France met KLM in 2004 heeft het Ministerie van Infrastructuur de «Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2009–2013» (bijlage 5)<sup>5</sup> laten uitvoeren. Deze monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende buitenlandse luchthavens. De netwerkqualiteit wordt uiteraard door meerdere factoren bepaald, zowel door marktgerelateerde factoren als overheidsbeleid. Daarmee geeft de monitor wel mede een indicatie van de effectiviteit van het beleid ten aanzien van netwerkqualiteit zoals omschreven in de bovengenoemde Vergunningennota Luchtvaart en de Beleidsregel Vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer.

Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol tussen 2012 en 2013 gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens in West-Europa en dat op Schiphol, evenals in voorgaande jaren, sprake is van een sterkere ontwikkeling van het netwerk dan op Parijs Charles de Gaulle.

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

<sup>4</sup> Nota vergunningenbeleid d.d. april 1994, Kamerstuk 23 400 XII, nr. 56.

<sup>5</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.