

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 492**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2018

Tijdens de regeling van werkzaamheden (Handelingen II 2017/18, nr. 98), in vervolg op de eerste termijn van het Algemeen Overleg Luchtvaart op 26 juni jl., is mij door uw Kamer verzocht om een brief over de verkeersverdelingsregel (VVR) voor Schiphol en Lelystad Airport, voorafgaand aan de tweede termijn van genoemd AO op 3 juli a.s.

Momenteel ben ik bezig de VVR nader uit te werken. Ik kan daarom de VVR nog niet met u delen. Ik verwacht de (concept) VVR op korte termijn te notificeren bij de Europese Commissie. Op dat moment zal ik deze (concept) VVR ook naar uw Kamer sturen. Onderstaand zal ik eerst mijn uitgangspunten voor de VVR uiteenzetten. Daarna ga ik in op het tijdpad.

Het uitgangspunt van de VVR die ik nu uitwerk, is dat Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Schiphol zal functioneren om aldus de schaarse capaciteit op Schiphol efficiënter te kunnen benutten. Doordat Lelystad Airport dit karakter van een overloop heeft, zal op deze vluchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden.

Tegelijkertijd willen we regelen dat de vrijkomende capaciteit op Schiphol door verplaatsing van vluchten naar Lelystad Airport alleen kan worden gebruikt voor het verkeer dat bijdraagt aan de huboperatie op Schiphol. Dit is nodig om de mainportfunctie van Schiphol te behouden en te versterken. Dit is van belang voor de mondiale connectiviteit van Nederland.

De VVR die wordt uitgewerkt naar aanleiding van de consultatie van marktpartijen en contacten met de Europese Commissie zal luchtvaartmaatschappijen niet dwingen om hun vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport te verplaatsen. De regel creëert de juridische randvoorwaarden, maar het is aan de marktpartijen om binnen dit kader zelf invulling te geven aan hun operatie en de beslissing te nemen om (een deel van) hun vluchten te verplaatsen naar Lelystad Airport. Deze

vrijwilligheid en het feit dat de VVR alle luchtvaartmaatschappijen gelijkelijk behandelt, maken tezamen dat de regeling non-discriminatoire is. Dit laatste punt is voor de Europese Commissie een stringente voorwaarde.

Zoals u weet, wordt de reikwijdte van de VVR bepaald door het EU-mededingingsrecht en zal de Europese Commissie de VVR moeten goedkeuren alvorens de regel kan worden geïmplementeerd. De Europese Commissie zal, met het oog op de vrije communautaire luchtvaartmarkt, kritisch naar de formulering en mogelijke uitwerking van de regel kijken.

Vanwege het belang dat de Europese Commissie hecht aan een vrije communautaire luchtvaartmarkt, onderzoek ik parallel of een vorm van secundaire slothandel op Schiphol luchtvaartmaatschappijen verder kan stimuleren om de overstap naar Lelystad Airport te maken, doordat marktpartijen onder een dergelijk regime financiële compensatie kunnen verkrijgen voor de slots die ze opgeven op Schiphol. Secundaire slothandel kan op deze wijze complementair zijn aan de werking van de verkeersverdelingsregel. Tegelijkertijd ben ik me bewust van de mogelijk grote consequenties van de invoering van secundaire slothandel op Schiphol. Daarom zou overwogen kunnen worden om na verder onderzoek en overleg met de Europese Commissie een beperkt experiment uit te voeren.

Met bovenstaande zoek ik naar de juiste balans tussen dwingende regelgeving enerzijds en marktwerking anderzijds en naar de formulering van een VVR die de goedkeuring van de Europese Commissie kan wegdragen en werkbaar is voor marktpartijen. De Europese Commissie heeft 6 maanden nodig om tot een besluit te komen. Goedkeuring van de VVR is geen vanzelfsprekendheid.

Indien na deze periode de Europese Commissie de regel goedkeurt, zal de VVR het nationale wetgevingstraject dienen te doorlopen. Dit betreft voorhang bij uw Kamer en advisering door de Raad van State. Onder voorwaarde dat de Europese Commissie goedkeuring verleent aan de VVR kan deze direct vanaf opening van Lelystad Airport van kracht worden.

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