

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 287

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij op 17 juni 2015 verzocht om te bevestigen dat het uitstel van de behandeling van de brief van 18 februari 2015 aan uw Kamer over het advies inzake het nieuwe heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening (Kamerstuk 31 936, nr. 258) geen budgettaire consequenties heeft, bijvoorbeeld in verband met een beoogde taakstelling die niet tijdig gerealiseerd zou kunnen worden.

Om structurele onderdekking van kosten voor luchtverkeersdienstverlening op regionale luchthavens op te lossen zonder Rijksbijdrage, is in 2008 de One Group of Airports (OGA) ingesteld. Toen is reeds afgesproken dat de OGA systematiek tijdelijk zou zijn, de kruissubsidie zou worden afgebouwd en de kosten en opbrengsten op luchthavenniveau met elkaar in evenwicht moesten worden gebracht.

De OGA is van toepassing op de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Eelde en Maastricht. Deze bekostigingssystematiek gaat uit van omslag van alle kosten voor de luchtverkeersdienstverlening op alle luchthavens middels een uniform tarief voor alle gebruikers van deze luchthavens. De onderdekking waarvan sprake is op de regionale luchthavens wordt nu betaald door de gebruikers van Schiphol.

Voorts is in de Luchtvaartnota van 2009 aangekondigd dat er een evaluatie zou worden uitgevoerd naar het heffingenbeleid voor de plaatselijke luchtverkeersdienstverlening, waarbij zou worden gezien of zou moeten worden overgegaan op een systeem van lokatiegewijze kostendekking, waarbij de exploitant van de luchthaven verantwoordelijk wordt voor de bekostiging van de luchtverkeersdienstverlening.

In 2013 is het heffingenbeleid geëvalueerd. In mijn brief van 5 juli 2013 (Kamerstuk 31 936, nr. 158) heb ik vervolgens aangegeven toe te willen werken naar een nieuwe bekostigingssystematiek voor de plaatselijke

luchtverkeersdienstverlening. De nieuwe bekostigingssystematiek zou uiterlijk per 1 januari 2020 in werking moeten treden, zodat de partijen ruim de tijd hebben om de nieuwe bekostigingssystematiek te implementeren.

Vervolgens heb ik in mijn brief van 18 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 258) aangegeven dat ik, als vervolgstap om te komen tot een nieuwe bekostigingssystematiek voor de plaatselijke luchtverkeersdienstverlening vanaf 2020, eerst gezamenlijk met alle betrokken partijen een nadere marktverkenning wil uitvoeren met ondersteuning van een extern bureau en onder regie van lenM.

Het doel van de marktverkenning is het nader concretiseren van mogelijkheden voor het realiseren van kostenbesparingen op de regionale luchthavens, in het bijzonder de luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Daarbij dienen de condities waaronder dit zou kunnen en de operationele en financiële consequenties die dat mogelijk heeft voor deze luchthavens en de LVNL in beeld te worden gebracht.

De marktverkenning moet objectieve en transparante beslisinformatie opleveren, op grond waarvan het ministerie, in samenspraak met de betrokken partijen, kan komen tot de vormgeving van een nieuwe bekostigingssystematiek.

Tijdige besluitvorming over een nieuwe bekostigingssystematiek is in het belang van de regionale luchthavens, omdat dit consequenties kan hebben voor de duur van de overgangsperiode voor de regionale luchthavens om de nieuwe systematiek te implementeren. Het langer in stand houden van de OGA betekent dat de gebruikers van Schiphol langer meebetalen aan de onderdekking op de regionale luchthavens.

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