

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 621

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en voor Wonen en Rijksdienst over *mogelijke staatssteun aan Lelystad Airport* (ingezonden 17 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 november 2016)

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Staatssteun aan Airport Lelystad ongeoorloofd»?<sup>1</sup> Zo ja, wat vindt u ervan?

#### Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van het bericht «Staatssteun aan Airport Lelystad ongeoorloofd», dat als opiniestuk heeft gestaan in de Groningerkrant. Ik ben het niet eens met het beeld dat in het bericht wordt opgeroepen dat Lelystad Airport staatssteun zou ontvangen.

#### Vraag 2 en 3

Klopt het dat er kortingen worden gegeven aan zowel charters als lowcost airlines? Zo ja, wordt dit gebruikt om maatschappijen die op kostprijs concurreren met relatief lage luchthaventarieven naar Lelystad Airport te lokken? Laat dit zich kwalificeren als staatssteun? Zo nee, waarom niet? Hoe verhoudt zich het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen naar Lelystad Airport tot de afspraken in het Aldersakkoord, waarin is overeengekomen dat Lelystad Airport alleen is bedoeld om Schiphol Airport te ontlasten, en zoals ook is uitgesproken in de motie-Geurts/De Rouwe?<sup>2</sup> Hoe verhouden zich de gegeven kortingen bij Lelystad Airport tot de Europese staatssteunregels?

#### Antwoord 2 en 3

Het beleid van mijn ministerie is erop gericht om Schiphol selectief te ontwikkelen voor mainportgebonden verkeer en Lelystad als luchthaven waar een deel van het niet-mainportgebonden verkeer kan worden geaccommodeerd. In de Verzamelbrief Schiphol van 17 november 2016 (Tweede Kamer,

<sup>1</sup> Website Groninger krant, 13 november 2016 (<http://www.groningerkrant.nl/2016/11/staatssteun-aan-airport-lelystad-ongeorloofd/>)

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 183

vergaderjaar 2016 – 2017, 29 665, nr. 234) heb ik uw Kamer geschetst hoe het selectiviteitbeleid eruit ziet. Ik heb daarbij drie onderdelen onderscheiden:

1. Het scheppen van voldoende regionale luchthavencapaciteit door het Rijk ten behoeve van niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen;
2. Het door Schiphol vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door mainportgebonden verkeer;
3. Het opstellen van een formele overheidsmaatregel voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad.

De vraag over eventuele kortingen voor charters en lowcost airlines heeft betrekking op het tweede onderdeel van het selectiviteitbeleid, te weten het stimuleringsbeleid door Schiphol. Schiphol heeft in het Ondernemingsplan Lelystad Airport aangegeven dat de tarieven voor Lelystad Airport relatief laag zullen zijn en concurrerend met die van de andere regionale luchthavens in Nederland en in aangrenzende gebieden (in Duitsland en België). In hoeverre daarbij gebruik wordt gemaakt van kortingen is op dit moment niet bekend. Duidelijk is wel dat het beleid, ook van Schiphol, erop gericht is om niet-mainportgebonden verkeer te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad. Het prijsbeleid van Schiphol zal dan ook – passend binnen de regelgeving daarvoor – daar op gericht zijn.

Het hanteren van eventuele kortingen als zodanig vormt in beginsel geen (onrechtmatige) staatssteun. Er is ruimte voor kortingen binnen de nationale en Europese mededingingsregels. Het vaststellen van tarieven en kortingen is voorbehouden aan de exploitant van de luchthaven. Die moet zich hierbij houden aan de geldende wettelijke kaders. Als in een voorkomend geval buiten deze kaders wordt getreden, zullen instanties als de Autoriteit Consumenten Markt (ACM) en de Europese Commissie hiertegen op kunnen treden.

#### Vraag 4

Wat zijn de winstverwachtingen van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport op korte, middellange en lange termijn? Wat zijn de winstverwachtingen van Lelystad Airport?

#### Antwoord 4

Het beeld voor de drie luchthavens is als volgt:

- *Maastricht Aachen Airport*: na een onderzoek naar de toekomst van de luchthaven heeft de provincie Limburg in 2014 besloten de luchthaven over te nemen om daarmee een faillissement te voorkomen. Op grond van haar toekomstplan heeft de provincie een investeringsprogramma voor de luchthaven opgesteld (en wordt gewerkt aan de uitvoering daarvan), de luchthavenontwikkeling qua organisatie gescheiden van de luchthavenexploitatie en een aanbesteding voor de exploitatie afgerond. De gekozen exploitant van de luchthaven (Trade Centre Global Investments B.V.) verwacht binnen tien jaar winst te maken.
- *Groningen Airport Eelde*: de exploitatie van de luchthaven kent jaarlijks een tekort. Dat is ook de reden dat de aandeelhouders van de luchthaven (provincies Drenthe en Groningen en gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo) een strategische verkenning hebben uitgevoerd naar de toekomst van de luchthaven. De verkenning is in oktober 2016 door de aandeelhouders openbaar gemaakt. Er zijn drie beleidsopties in kaart gebracht voor de toekomst van de luchthaven. De planning is dat eind 2016 door provinciale staten en gemeenteraden een besluit wordt genomen welk alternatief men wil realiseren. Afhankelijk van de keuze kan door de exploitant van de luchthaven een inschatting worden gemaakt van de winstverwachtingen voor de komende jaren.
- *Lelystad Airport*: Schiphol Group heeft in het Ondernemingsplan Lelystad Airport uit maart 2014 aangegeven: «Uitgaande van het base case scenario voor marktontwikkeling is vanaf 2028 een positieve exploitatie mogelijk, bij ongeveer 16.000 vliegtuigbewegingen en 2,4 miljoen passagiers per jaar.