

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

500

Vragen van het lid **Sharpe** (PVV) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «KLM overhoop met Schiphol»* (ingezonden 15 oktober 2010).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2010).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «KLM overhoop met Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de plannen van Schiphol om de kosten voor transferpassagiers fors te verhogen negatieve effecten kan hebben op het aantal luchtvaartmaatschappijen dat Schiphol als transfer luchthaven gebruikt?

Antwoord 2

Schiphol heeft onlangs bekend gemaakt de tarieven per 1 april 2011 beperkt te zullen verhogen en de beoogde structuuraanpassing van de tarieven een half jaar uit te stellen. Die periode wil men benutten voor onderzoek naar de effecten van de structuuraanpassing op de mainport en het netwerk. De resultaten daarvan zie ik met grote belangstelling tegemoet.

Vraag 3

Staat dit niet haaks op het thans voorliggende wetsvoorstel tot aanpassing van de Wet Luchtvaart waarin gesteld wordt dat er een level playing field in Europa moet komen op Europese luchthavens?²

Antwoord 3

Met het genoemde wetsvoorstel wordt een EU Richtlijn geïmplementeerd waarmee wordt beoogd de toepassing van een aantal basisprincipes te waarborgen bij de vaststelling van luchthaventarieven. Dit betreft onder meer het beginsel van non-discriminatie en aspecten als transparantie en consultatie. Hiermee wordt beoogd bij te dragen aan een level playing field in de EU. Dit level playing field heeft derhalve geen

¹ De Telegraaf, «KLM overhoop met Schiphol», 9 september 2010.

² Kamerstuk 32 519.

betrekking op het niveau van de luchthaventarieven, maar op de toepassing van de genoemde basisprincipes.

Naar mijn mening voldoen de bestaande, reeds in de Wet Luchtvaart vastgelegde bepalingen over consultatie en de procedure van tariefvaststelling van Schiphol behoudens enkele relatief ondergeschikte punten aan de Europese basiseisen. De aanpassingen zoals opgenomen in het wetsvoorstel hebben overigens geen betrekking op de problematiek die nu aan de orde is.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat er sinds 1 april 2010 verandert is dat Schiphol – anders dan destijds – nu wel besloten heeft de luchthaventarieven te verhogen? In hoeverre is nu geen sprake van de argumenten van destijds dat vanwege de uitzonderlijke economische situatie u de luchtvaartmaatschappijen wilde ondersteunen om daarmee het netwerk van en naar Schiphol in stand te houden en verder uit te breiden?³

Antwoord 4

De tariefstelling is, binnen de kaders van de regulering, voorbehouden aan de directie van Schiphol. Voor de motivering van de tariefsvoorstellen verwijs ik derhalve naar de luchthaven.

Zoals eerder aan de Kamer gemeld, wil ik wat betreft de situatie voorafgaand aan 1 april 2010 er op wijzen dat in het kader van de afschaffing van de vliegbelasting per 1 juli 2009 het toenmalige kabinet afspraken heeft gemaakt met Schiphol over kostenreducerende maatregelen van de luchthaven zelf. Dit betrof onder meer verlaging en bevrozing van luchthaventarieven in 2009. Die afspraken zijn nagekomen en verder heeft Schiphol op eigen initiatief besloten om ook in 2010 de tarieven niet te verhogen.

Vraag 5

Wat vindt u ervan dat Schiphol, door zo'n beetje alle grote luchtvaartmaatschappijen tegen zich in het harnas te jagen, er op deze manier op aanstuurt dat vele luchtvaartgerelateerde banen verloren dreigen te gaan en Nederland daarmee zijn positie in het wereldwijde verbindingen netwerk dreigt kwijt te raken?

Antwoord 5

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Bent u bereid stappen te ondernemen tegen Schiphol als zij dit plan doorzetten? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 6

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 145.