

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

1012

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat steun voor KLM schadelijk is voor Schiphol* (ingezonden 23 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 januari 2016).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Steun voor KLM schadelijk voor Schiphol» en «Waarom zou je concurrentie KLM tegenhouden?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u de geuite kritiek over gebrekkige medewerking van de Nederlandse overheid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3

Klopt het bericht dat luchtvaartmaatschappij Emirates (hierna: Emirates) mogelijk met een tweede A380 op Schiphol wil gaan vliegen? Zo ja, wanneer is dit of wordt dit besluit genomen, door wie en op basis van welke afwegingsgronden?

Vraag 4

Klopt het dat in de luchtvaartovereenkomst met de Verenigde Arabische Emiraten is afgesproken dat de aangeboden capaciteit in balans moet zijn met de vraag op de markt? In hoeverre wordt deze balans met de eventuele komst van een tweede A380 gewaarborgd? Wat betekent de komst voor de versterking van de netwerkqualiteit van Schiphol?

Antwoord 2, 3 en 4

Emirates heeft een aanvraag ingediend om met ingang van 1 februari 2016 haar avondvlucht naar Dubai te mogen uitvoeren met een Airbus A380 in plaats van de huidige Boeing B777. Deze aanvraag heb ik recentelijk goedgekeurd. De afwegingsgronden zijn gebaseerd op het luchtvaartverdrag

¹ Het Financieele Dagblad, 19 november 2015.

tussen Nederland en de V.A.E. Alleen als wordt aangetoond dat de maatschappijen uit de V.A.E. zich niet houden aan de bepalingen van het luchtvaartverdrag, zijn er mogelijkheden om een tweede dagelijkse vlucht met een A380 tegen te houden. Het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de V.A.E. dateert uit 1990, met een aanvulling hierop in 2000, en heeft een liberaal karakter. Er gelden geen beperkingen ten aanzien van het aantal luchtvaartmaatschappijen, het aantal vluchten, het type toestel of het aantal stoelen dat wordt aangeboden.

Het verdrag bepaalt inderdaad dat het aanbod afgestemd wordt op de vraag en dat de diensten van andere luchtvaartmaatschappijen niet op een onredelijke wijze worden getroffen. Ik heb de aanvraag van Emirates voor een tweede A380 laten toetsen aan de bepalingen van het verdrag. Uit dit onderzoek blijkt dat de inzet van een tweede A380 een relatief beperkte capaciteitsuitbreiding tot gevolg heeft en er geen aanwijzingen zijn om de inzet van een tweede A380 tegen te houden. Er zijn geen significante effecten op de netwerkqualiteit van Schiphol. Uiteraard blijf ik de ontwikkelingen op de vervoersmarkt tussen Nederland en de V.A.E. nauwlettend volgen. Overigens wil ik wijzen op het belang van een gezamenlijke Europese aanpak. De lidstaten hebben de Europese Commissie opgeroepen tot mandaatvoorstellen voor de Golfstaten. Op 7 december jl. heeft de Europese Commissie het langverwachte Aviation Package gepubliceerd met daarin ondermeer voorstellen voor mandaten voor luchtvaattonderhandelingen met de Golfstaten. Dat is een belangrijke stap omdat in de mandaten een clause over eerlijke concurrentie kan worden opgenomen. Het is aan de transportministers van de Lidstaten om de inhoud van de mandaten vast te stellen. Zo kunnen zij vinger aan de pols houden voor wat hun nationale belangen betreft.

Vraag 5

Klopt het dat Schiphol met haar rewardprogramma Emirates actief aangetrokken heeft, ook voor de eventuele komst van een tweede A380? Om hoeveel geld ging het hierbij? Is dit generiek en staand beleid van Schiphol dat wordt toegepast? Zo ja, wat vindt u hiervan?

Antwoord 5

Ik vind het van belang dat Schiphol zich inzet voor een optimale netwerkqualiteit. Een airline reward programma kan daar aan bijdragen. Schiphol heeft aangegeven dat dit het doel is van dat programma. Het airline reward programma van Schiphol bestaat al sinds 2007. Ook veel andere luchthavens hanteren dergelijke tijdelijke regelingen om luchtvaartmaatschappijen tegemoet te komen in de kosten voor de opstart van een nieuwe operatie. Het programma geeft bijvoorbeeld voor maximaal twee jaar een beloning bij het opstarten van een nieuwe route. Het programma staat open voor alle luchtvaartmaatschappijen, dus ook voor Nederlandse maatschappijen. Het programma wordt jaarlijks door Schiphol voorgelegd aan luchtvaartmaatschappijen in het kader van de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden en wordt bekostigd uit de opbrengsten van de commerciële activiteiten. Als luchtvaartmaatschappijen vinden dat het programma niet aan de wettelijke vereisten voldoet kunnen ze daarover een klacht indienen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM). De ACM heeft op dit moment nog geen klachten ontvangen. De financiële omvang van dit programma wordt door Schiphol als bedrijfsvertrouwelijk aangemerkt. Ik heb hierover geen nadere informatie.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Visser/Leenders (Kamerstuk 31 936, nr. 278) inzake het overleg met de andere EU-lidstaten? Ondergraaft Nederland niet het zo noodzakelijke gemeenschappelijke Europese front door als enige land in Europa, vooruitlopend op het onderhandelmandaat, geen landingsrechten meer te verlenen? Deelt u de mening dat deze positie van Nederland als spelbreker onwenselijk is, omdat dit buitenlandse carriers de mogelijkheid geeft om Europese landen en maatschappijen tegen elkaar uit te spelen, wat zowel schadelijk is voor de mainportpositie Schiphol als voor onze home carrier KLM?

Antwoord 6

Ik heb de motie Visser/Leenders uitgevoerd. In de Kamerbrieven van 2 juni 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 269) en van 25 september 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 296) heb ik u geïnformeerd dat, met het oog op de voorziene EU-onderhandelingen met de Golfstaten, Nederland in beginsel voorlopig geen eigen onderhandelingen met derde landen voert vanaf het moment dat een breder Europees onderhandelingsmandaat wordt voorbereid. Dat zou immers de onderhandelingspositie van de EU verzwakken, zeker waar het grote «hub»-luchthavens betreft. Daarom heb ik mijn collega's in Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk geïnformeerd over de Nederlandse lijn en hen opgeroepen om deze lijn over te nemen. Ook is gevraagd om gezamenlijk druk te houden op het proces om te komen tot het onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie. In aanvulling hierop heeft Nederland deze zomer tijdens diverse bijeenkomsten met andere lidstaten en de Europese Commissie benadrukt dat het volgens ons wenselijk is om in de aanloop naar het onderhandelingsmandaat een eensgezinde EU-positie te handhaven en geen individuele onderhandelingen met de Golfstaten te voeren teneinde de toekomstige EU-onderhandelingspositie niet te schaden. Inmiddels heeft de Europese Commissie op 7 december 2015 als onderdeel van het «Aviation Package» een aantal verzoeken tot mandaatverlening gepresenteerd waaronder een mandaat voor de Golfstaten. Deze zullen de komende periode onder Nederlands voorzitterschap worden besproken.

Vraag 7

Hoeveel landingsrechten zijn door de genomen maatregel om voorlopig geen landingsrechten meer toe te kennen geweigerd en heeft u inzicht waar deze aanvragen wel toegekend zijn?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderhandelingsmandaat en hoe staat het met de validatie van het Amerikaanse rapport over zichtbare en onzichtbare subsidies aan Golfmaatschappijen?

Antwoord 7

De luchtvaartautoriteiten van Qatar en Saoedi Arabië hebben recent aanvragen ingediend voor extra verkeersrechten naar/via/vanuit Nederland. Ik heb geen inzicht in hoeverre vergelijkbare aanvragen bij andere landen ingediend zijn. Op 7 december 2015 heeft de Commissie als onderdeel van het Aviation Package een aantal verzoeken tot mandaatverlening presenteren, waaronder een mandaat voor de Golfstaten. De Amerikaanse autoriteiten hebben nog geen uitspraak gedaan over de beweringen van de drie grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen jegens de drie Golfmaatschappijen. Nederland heeft de Europese Commissie verzocht om het bewijsmateriaal van de drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen te onderzoeken en te beoordelen en deze bevindingen mee te nemen in de voorbereiding van haar mandaatverzoek.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van de opgelegde overheidsheffingen en wet- en regelgeving in Dubai, Europa en Nederland welke van invloed zijn op de concurrentiepositie van de Nederlandse en Europese luchtvaart? Deelt u de mening dat wet- en regelgeving in Nederland en Europa de concurrentiepositie van onze luchtvaartsector moeten bevorderen? Zo ja, welke acties heeft u ondernomen en gaat u ondernemen?

Antwoord 8

De jaarlijkse «Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen» bevat een overzicht van de havengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen op Schiphol en 10 andere grote luchthavens, waaronder Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Istanbul en Dubai. De benchmark is in februari met de Kamer gedeeld². De benchmark laat zien dat er wat betreft overheidsheffingen grote verschillen zijn tussen luchthavens. Substantiële passagiersbelastingen zijn er alleen in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk. Daarnaast zijn er op sommige luchthavens overheidsheffingen voor security (Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, München en Madrid) en geluid (Schiphol,

² Kamerstuk 29 665, nr. 211, 25 februari 2015.

Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt). Overigens komt het ook voor dat de doorberekening van security- en/of geluidgerelateerde kosten via de havengelden van luchthavens plaatsvindt. Op Schiphol bijvoorbeeld via de security service charge. Uit de benchmark is af te leiden dat overheidsheffingen vooral op de Londense luchthavens, Frankfurt, München en Parijs Charles de Gaulle een relatief grote invloed hebben op de totale prijs die luchtvaartmaatschappijen betalen voor een bezoek aan een luchthaven. Op de luchthaven Dubai zijn geen overheidsheffingen.

Ten aanzien van uw verzoek voor een overzicht van de opgelegde wet- en regelgeving in de V.A.E., Nederland en andere Europese landen wil ik aangeven dat er veel verschillende wet- en regelgeving bestaat in deze landen die van invloed kan zijn op de concurrentiepositie van Nederlandse en Europese luchtvaart. Dat zou zeer uitgebreid onderzoek vergen waarbij het de vraag is of het leidt tot de gewenste helderheid. Veel regelgeving gaat immers ook verder dan mijn beleidsterrein. Gedacht kan worden aan fiscale en arbeidsrechtelijke aspecten die van invloed kunnen zijn op de concurrentiepositie van de Nederlandse en Europese luchtvaartsector. Zo heffen de Verenigde Arabische Emiraten bijvoorbeeld geen inkomens- en vennootschapsbelasting.

Indien het luchtvaartspecifieke wet- en regelgeving betreft zijn we als Nederland verder voor een groot deel afhankelijk van de keuzes die binnen Europa en of op mondiaal niveau worden gemaakt. Daarbij speelt de Nederlandse overheid zo veel als mogelijk een rol in het totstandkomingsproces.

Het kabinet zet zich ten aanzien van nationale regelgeving in voor een zo laag mogelijke regeldruk en administratieve lasten. Dat geldt zeker ook voor Schiphol, gezien de zware concurrentie in de luchtvaartsector. Bij nieuwe regelgeving wordt in de toelichting aangegeven wat de verwachte effecten voor het bedrijfsleven zijn en wat gedaan is om administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

Tot slot is de Kamer eind september geïnformeerd over de komende Actieagenda Schiphol 2016–2025, waarin onder andere het thema «level playing field» aan de orde komt. Dat doet de overheid in overleg met de sector.