

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

2283

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *nieuwe budgetvluchten naar New York* (ingezonden 8 mei 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 mei 2018)

Vraag 1

Hoe beoordeelt u het feit dat prijsvechter Norwegian Airlines op de lijn Amsterdam Schiphol–New York vanaf heden vluchten aanbiedt voor absurde bodemprijzen, vanaf 199 euro?¹

Antwoord 1

Op grond van het luchtvaartakkoord tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten mogen Europese luchtvaartmaatschappijen als Norwegian Airlines hun prijzen vrijelijk vaststellen. Daarbij hoeven de gehanteerde prijzen niet aan mij ter goedkeuring voorgelegd te worden.

Vraag 2

Klopt het dat het toebedelen van de slots aan deze prijsvechter het gevolg is van de voorwaarde die is gesteld door de Europese Commissie dat slots moesten worden afgestaan in het geval van schaarste? Zo ja, deelt u de mening dat dit marktmechanisme de «race-to-the-bottom» faciliteert? Zo nee, hoe heeft de besluitvorming hierover dan plaatsgevonden?

Antwoord 2

KLM heeft op grond van Europese mededingingswetgeving een aantal slots afgestaan aan Norwegian Airlines zodat deze haar operaties op de route Amsterdam–New York vanaf mei kan uitvoeren. KLM komt hiermee tegemoet aan voorwaarden die de Europese Commissie in 2015 heeft gesteld bij goedkeuring van de samenwerking tussen Air France KLM, Delta en Alitalia op een aantal routes tussen Europa en New York om mogelijke verstoring van de mededinging te voorkomen.

¹ 7 mei 2018, Nrc Next, «Budgetmaatschappij Norwegian start met goedkope vluchten van Amsterdam naar New York», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2018/05/07/luchtvaart-budgetmaatschappij-norwegian-start-met-goedkope-vluchten-van-amsterdam-naar-new-york-a1602034>).

Vraag 3

Deelt u de mening dat de prijzenoorlog die hiermee wordt ontketend zeer onwenselijk is voor onder andere het klimaat en de leefomgeving (waaronder geluidshinder, gezondheidseffecten en veiligheid)? Zo nee, kunt u dit toelichten?²

Antwoord 3

De marktontwikkeling zal plaats moeten vinden binnen de grenzen die vanuit het oogpunt van milieu en veiligheid worden gesteld. Op Schiphol zijn tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar toegestaan.

Vraag 4

Welke mogelijkheden ziet u voor het tegengaan van deze concurrentie op prijs?

Antwoord 4

Ik zie hiertoe geen mogelijkheden. Zoals ik al in reactie op uw eerste vraag heb aangegeven staat het Europese luchtvaartmaatschappijen die op de Verenigde Staten opereren vrij om hun tarieven vast te stellen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het wenselijk is om de concurrentie in te zetten op andere aspecten zoals duurzaamheid? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u hiervoor? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 5

Het kabinet zet zich in voor een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart. Zoals toegezegd in het debat over Schiphol en Lelystad op 15 mei ontvangt uw Kamer voor het eind van het jaar een brief over de voortgang en bereikte resultaten op dit gebied. Wat concurrentie betreft zijn de luchtvaartmaatschappijen uiteraard zelf primair aan zet. Uiteraard binnen de wettelijke grenzen van onder meer duurzaamheid, veiligheid en de mededingingswetgeving. Hun inzet op het gebied van duurzaamheid is daarbij beslist ook een aspect waarmee ze zich op de luchtvaartmarkt kunnen onderscheiden.

Vraag 6

Deelt u de mening dat voor de toekenning van slots gebruik dient te worden gemaakt van tenminste de volgende duurzaamheidscriteria:

- de laagste uitstoot van CO₂ per vliegtuig op basis van de eigenschappen van desbetreffend vliegtuigtype;
- de laagste uitstoot van NO_x per vliegtuig op basis van de eigenschappen van desbetreffend vliegtuigtype; en
- de laagste geluidsproductie per vliegtuig op basis van de door een onafhankelijke, daartoe gecertificeerde, instantie voor desbetreffend vliegtuigtype?

Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 6

Hiervoor bestaan op dit moment binnen de huidige Europese kaders geen mogelijkheden. De Europese slotverordening noemt bij de verdelingscriteria geen milieukeurmerken. Zoals ik in januari in een AO luchtvaart heb aangegeven wil ik in het kader van de Luchtvaartnota nader in kaart brengen wat wel en niet mogelijk is bij de verdeling van slots. Ik blijf ook met de Europese Commissie in gesprek om te onderzoeken hoe milieukeurmerken kunnen worden meegewogen bij de verdeling van slots.

Vraag 7

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het plenaire debat over Schiphol en Lelystad Airport op 15 mei 2018?

² 7 mei 2018, Upinthesky.nl (<https://www.upinthesky.nl/2018/01/06/norwegian-geeft-ticketprijs-naar-new-york-nekslag/>)

Antwoord 7

Beantwoording van deze op 8 mei ingezonden vragen bleek niet mogelijk binnen deze termijn.