

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

## 3806

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het plan om af te willen van overstappassagiers op Schiphol* (ingezonden 28 juli 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 augustus 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Harbers wil af van overstappers: «Sloopkogel voor KLM-netwerk»» van De Telegraaf?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3, 4, 5 en 6

Is het standpunt dat u verwoordt in het interview met persbureau Bloomberg (26 juli jl.), namelijk dat u afwilt van «goedkope» overstappassagiers, het officiële kabinetsstandpunt? Zo ja, wanneer heeft de Kamer dit voorstel ontvangen? Zo nee, hoe kan uw uitspraak hierover dan geïnterpreteerd worden?

Bent u het ermee eens dat KLM zonder overstappers bijna geen direct intercontinentaal netwerk kan onderhouden? Zo nee, waarom niet?

Hoeveel banen zullen er verloren gaan? Graag een uitgebreide onderbouwing.

Hoe verhouden uw uitspraken zich tot het regeerakkoord van januari dit jaar waarin de nieuwe coalitie nog stelde dat Nederland goed verbonden zou moeten blijven en daarom een sterke hub wilde behouden?

Waarom heeft u veel belastinggeld in KLM gestoken, terwijl het ontgaan moet gaan worden van het internationale overstapnetwerk wat een substantieel onderdeel van de waarde van KLM uitmaakt?

Antwoord 2, 3, 4, 5 en 6

Nee, het standpunt dat wordt verwoordt in het Bloomberg-interview is noch mijn eigen standpunt, noch een officieel kabinetsstandpunt. Ik heb in het interview aangegeven dat in het verleden een laag kostenniveau op Schiphol

<sup>1</sup> <https://www.telegraaf.nl/financieel/1083309988/harbers-wil-af-van-overstappers-sloopkogel-voor-klm-netwerk>

een belangrijke doelstelling is geweest en dat we nu andere keuzes maken. Dit is in lijn met de Luchtvaartnota waarin het kabinet heeft aangegeven dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid. In het interview heb ik, net als in het commissiedebat van 1 juni jl., onder andere de hogere luchthaventarieven en de komende verhoging van de vliegbelasting genoemd, alsook de nieuwe CAO-afspraken op Schiphol. Ik heb aangegeven dat de kosten voor de passagiers zullen stijgen, daarbij heb ik ook overstappende passagiers benoemd. Ik heb niet de indruk willen wekken dat nu ook voor overstappende passagiers de vliegbelasting van toepassing wordt, zoals wordt gesuggereerd in het Telegraafartikel dat is geschreven naar aanleiding van het Bloomberg-interview. Ik heb eveneens niet de indruk willen wekken dat ik van «goedkope overstappende passagiers» af wil. Ik vind het transfersegment van belang om op Schiphol een uitgebreid netwerk van (inter) continentale bestemmingen in stand te kunnen houden. In het coalitieakkoord is aangegeven dat het kabinet de sterke hubfunctie van Schiphol in stand wil houden. Ook in de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl.<sup>2</sup> wordt duidelijk gemaakt dat een toereikend verbindingennetwerk met de rest van de wereld van belang is.

#### Vraag 7

Wat zullen de gevolgen voor het Nederlandse vestigingsklimaat zijn als ons land zijn internationale hubfunctie verliest?

#### Antwoord 7

Zoals ik heb aangegeven bij het antwoord op vraag 2 is in het coalitieakkoord aangegeven dat het kabinet de sterke hubfunctie van Schiphol in stand wil houden. Ook in de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. wordt het belang van de hubfunctie en een toereikend verbindingennetwerk met de rest van de wereld benadrukt.

#### Vraag 8

Klopt het dat op basis van de eigen marktvrage alleen Suriname, Caribisch Nederland en New York als directe verre bestemmingen over zouden blijven, zoals directeur mainport strategie Pieter Cornelisse eerder dit jaar zei in een gesprek met De Telegraaf?

#### Antwoord 8

Economisch onderzoeksbureau SEO heeft in 2015 het onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol»<sup>3</sup> uitgevoerd, met daarin onder andere de beschrijving van een scenario waarin de operatie op Schiphol alleen zou draaien op de lokale vraag en al het transferverkeer op de nationale luchthaven zou wegvallen. In een dergelijk scenario zou het Europees bestemmingennetwerk op Schiphol grotendeels intact blijven, met waarschijnlijk wel lagere frequenties. Op de intercontinentale routes zal home carrier KLM volgens het onderzoek alleen nog actief blijven naar bestemmingen met veel lokale vraag, waarbij New York, Paramaribo en bestemmingen in Caribisch Nederland worden genoemd. SEO geeft daarbij aan dat een deel van de bestemmingen die KLM en SkyTeam partners in dit scenario niet meer direct kunnen bedienen, zal worden gecontinueerd of overgenomen door concurrenten.

#### Vraag 9

Wat is uw reactie op het feit dat de ondernemingsraad van KLM uw uitspraken «onbegrijpelijk en ongehoord» heeft genoemd?

#### Antwoord 9

Ik heb hier kennis van genomen. Ik ben in goed overleg met KLM om de overwegingen en keuzes in de hoofdlijnenbrief Schiphol toe te lichten om misverstanden te voorkomen.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 432

<sup>3</sup> <https://www.seo.nl/publicaties/economisch-belang-van-de-hubfunctie-van-schiphol/>