

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

66

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de commissie-Alders over selectiviteit op Schiphol* (ingezonden 23 augustus 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 september 2012).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over de commissie-Alders, die onder andere moet adviseren over de selectiviteitscriteria op Schiphol?¹

Antwoord 1

Ja. Ik wil er daarbij overigens op wijzen dat deze commissie niet adviseert over nieuwe selectiviteitscriteria. In 2008 is een gezamenlijke visie over de selectieve ontwikkeling van Schiphol vastgelegd in het Aldersakkoord en daarna bevestigd in de Luchtvaartnota die in 2011 met de Kamer is besproken. De nu ingestelde commissie heeft de opdracht te toetsen hoe de gezamenlijke visie over de selectieve ontwikkeling van Schiphol in de praktijk wordt ingevuld. Verder zal de commissie bezien wat de implicaties zijn van deze gezamenlijke visie voor de investeringen in de mainport Schiphol in de komende jaren en wat de gevolgen zijn voor de tariefontwikkeling. Voor de geformuleerde opdracht aan de ingestelde commissie onder voorzitterschap van de heer Alders verwijs ik u naar de bijlage.

Vraag 2

Waarom zit er slechts één luchtvaartmaatschappij – KLM – in deze commissie?

Antwoord 2

KLM heeft Schiphol als thuisbasis en als kern van haar netwerk van Europese en intercontinentale verbindingen. Ook is KLM met ca. 50 % van het aantal vliegbewegingen (en ca. 70% wat betreft KLM Groep en (Skyteam-) partners) en 71 % van het aantal passagiers verreweg de grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol. Het uitgebreide netwerk van KLM is in hoge mate bepalend voor de hubpositie van Schiphol. Veel buitenlandse passagiers gebruiken Schiphol als transferluchthaven. Door de transferpassagiers kan de KLM directe verbindingen onderhouden die anders economisch niet rendabel

¹ Financieel Dagblad, blz. 1, «Voorkeurspositie KLM in Schiphol-commissie tergt EasyJet»

zouden zijn. Hierdoor is vanaf Schiphol een breed scala van bestemmingen over de gehele wereld beschikbaar. Vanwege de onderlinge afhankelijkheid van Schiphol en KLM is een optimale samenwerking tussen Schiphol en KLM vanuit een gezamenlijke visie daarom van groot belang. De samenstelling van de zogenaamde «Commissie shared vision» onder voorzitterschap van de heer Alders dient tegen die achtergrond te worden gezien. Het gaat hier om een tijdelijke commissie die al op korte termijn advies moet uitbrengen. Voor alle duidelijkheid wijs ik er op dat deze commissie los staat van de zogenaamde Alderstafel Schiphol waar sinds 2007 door regionale bestuurders, de luchtvaartpartijen en bewonersvertegenwoordigers wordt geadviseerd over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het beeld kan ontstaan van een eenzijdig samengestelde commissie? Hoe kunnen op deze manier alle belangen op een goede manier meegewogen worden? Bij selectiviteit gaat het toch bij uitstek om het afwegen van belangen?

Antwoord 3

Zoals in mijn antwoord op vraag 1 aangegeven, houdt de commissie zich niet bezig met de ontwikkeling van nieuwe selectiviteitscriteria, maar gaat het om toetsing hoe de gezamenlijke visie over selectiviteit in de praktijk wordt ingevuld en wat de implicaties van deze visie zijn voor de investeringen en tariefontwikkeling op Schiphol. Zoals in het antwoord op vraag 2 gemeld, heeft KLM als homecarrier en belangrijke pijler van de mainport een bijzondere positie. Ik wijs erop dat bij de uitwerking van de wijziging van de tariefregulering, over de hoofdlijnen waarvan ik de Kamer bij brief van 4 april 2012 heb geïnformeerd (Kamerstuk 33 231, nr. 1), naast KLM ook andere luchtvaartmaatschappijen betrokken zijn. Onderdeel hierbij is verbetering van de consultatie van luchtvaartmaatschappijen en ook introductie van meerjarenafspraken over de luchthaventarieven waarbij ook de meerjarige investeringsplannen van Schiphol met alle luchtvaartmaatschappijen worden besproken.

Vraag 4

Bent u bereid om de samenstelling van de commissie-Alders uit breiden met andere luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 4

In het licht van de antwoorden op de vragen 1 tot en met 3 vind ik het niet nodig om de samenstelling van de Commissie shared vision te wijzigen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat de instelling van deze commissie ingaat tegen de gedachte van de aangenomen motie-Graus c.s.², om ook andere luchtvaartmaatschappijen te betrekken bij de Alderstafel?

Antwoord 5

Nee, deze mening deel ik niet. Zoals ik in antwoord 1 en 2 heb aangegeven is de opdracht van de commissie een andere dan de opdracht die de Alderstafel Schiphol heeft. Over de aangenomen motie Graus c.s. heb ik u op 21 november 2011 (Kamerstuk 31 936, nr. 101) en op 8 mei 2012 (Kamerstuk 31 936, nr. 111) geïnformeerd. Zoals ik u heb aangegeven heeft de heer Alders naar aanleiding van de motie gesprekken gevoerd met de betrokken partijen, waarna ik op basis van de uitkomsten heb geconcludeerd dat een voldoende representatieve afvaardiging van de sectorpartijen aan de Alderstafels is ontstaan.

Vraag 6

Deelt u de mening dat niet alleen KLM, maar ook andere luchtvaartmaatschappijen, zoals EasyJet, kunnen bijdragen aan de mainport en aan de economie en de werkgelegenheid in het algemeen?

² Gewijzigde motie Graus c.s. over uitbreiding van de Alderstafels (t.v.v. 31 936, nr. 92) (Kamerstuk 31 936, nr. 96) d.d. 15 november 2011

Antwoord 6

Uiteraard dragen ook andere luchtvaartmaatschappijen bij aan de mainportpositie en economie. In de Luchtvaartnota wordt ingegaan op het belang van diverse soorten van luchtvaartmaatschappijen en luchtvervoer voor de economie, vestigingsplaatsfunctie en netwerkkwaliteit. Daarbij wordt wat dit betreft ook het belang erkend van zogenaamd «point-to-point» verkeer op (zakelijke) Europese bestemmingen, waaronder low-cost maatschappijen.

Vraag 7

Is het waar dat bijvoorbeeld EasyJet niet alleen een prijsvechter is, maar relatief meer zakelijke reizigers (30%) heeft dan KLM, en op die manier bijdraagt aan de economie?

Antwoord 7

KLM als Easyjet vervoeren allebei zowel zakelijke reizigers als passagiers met andere reismotieven. Ik heb geen gegevens over de samenstelling van het vervoer van luchtvaartmaatschappijen. In 2011 maakten bijna 50 miljoen passagiers gebruik van de luchthaven Schiphol. De KLM Groep en partners vervoerden hiervan 35,4 miljoen passagiers en Easyjet 3,4 miljoen passagiers³. Voor het overige verwijs ik naar het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Is het waar dat concurrentie op meer verbindingen gunstig is, omdat daardoor de tarieven omlaag gaan, waardoor Nederland (financieel gezien) beter bereikbaar is, wat goed is voor de netwerkkwaliteit en de economie?

Antwoord 8

In een open markt kan in het algemeen worden gesteld dat vergroting van het aantal aanbieders bijdraagt aan lagere prijzen. In de luchtvaart ligt dit echter vaak gecompliceerder. De internationale luchtvaartmarkt is (buiten de EU) nog steeds grotendeels gebaseerd op een stelsel van bilaterale verdragen of EU-verdragen met derde landen. Hierdoor zijn er onder andere beperkingen wat betreft vestigingsplaatsen en bestemmingen. Alleen een in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij kan daarom vanaf Schiphol een netwerk op mondiale schaal onderhouden. Daarom moet concurrentie op meerdere niveaus worden gezien en moet onderscheid worden gemaakt tussen effecten op korte en langere termijn. Zo kan een aantasting van het «feeder» netwerk (bijvoorbeeld op een aantal Europese bestemmingen) van een intercontinentaal opererende alliantie er toe leiden dat ook intercontinentale verbindingen op een bepaalde «hub» moeten worden gereduceerd door teruglopend passagiersaanbod. Hierdoor kan een negatieve spiraal ontstaan, waardoor steeds meer verbindingen onrendabel worden en uitvallen, de hubpositie wordt ondermijnd en de netwerkkwaliteit en bijdrage aan de economie op termijn per saldo terugloopt.

Vraag 9

Is het waar dat waar geen concurrentie is, zoals op de verbinding Amsterdam-Paramaribo (KLM-SLM), de tarieven absurd hoog zijn, wat slecht is voor de netwerkkwaliteit en de bereikbaarheid van Nederland? Kunt u uw bevoegdheden uit het Luchtvaartverdrag inzetten om deze tarieven te verlagen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Waar geen concurrentie is kan misbruik van een machtspositie ontstaan. Mijn beleid is er dan ook op gericht om een optimale marktwerking te bevorderen. Wat betreft de verbinding Amsterdam-Paramaribo kan ik u melden dat Nederland in samenspraak met Suriname in 2004 het aantal luchtvaartmaatschappijen dat op deze route mag opereren, heeft uitgebreid van één naar drie maatschappijen per land, waardoor de concurrentiemogelijkheden aanzienlijk zijn verbeterd. Deze mate van liberalisatie is afdoende om de specifieke luchtvaartmarkt Suriname – Nederland in de komende jaren te dekken. Daarbij staat het luchtvaartmaatschappijen op grond van het luchtvaartverdrag tussen Suriname en Nederland vrij om zelf hun tarieven

³ Financieel Dagblad, blz. 7, «EasyJet kan Nederlandse economie geweldige impuls geven» 22 augustus 2012

vast te stellen op basis van commerciële overwegingen. Mijn mogelijkheden om op basis van het Luchtvaartverdrag met Suriname in te grijpen, zijn daarbij beperkt tot gevallen waarin luchtvaartmaatschappijen extreem hoge of extreem lage tarieven zouden hanteren. Er zijn op dit moment geen indicaties dat dit het geval is.

Vraag 10

Is het bewerkstelligen van een level playing field op Schiphol een beleidsdoel voor u? Op welke manier kunt u het grote verschil tussen het transfertarief en het OD-tarief (2 keer zo hoog) verkleinen?⁴

Antwoord 10

Handhaving van een concurrerend kostenniveau is een belangrijke beleidsdoelstelling, zoals is aangegeven in de Luchtvaartnota. Hetzelfde geldt voor handhaving en versterking van de kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen. Zoals aangegeven in mijn hierboven genoemde brief van 4 april 2012 (antwoord 3) is transfervervoer voor het netwerk op Schiphol vanwege de relatief beperkte thuishmarkt een essentiële factor. Het volume van op Schiphol aankomende en vertrekkende passagiers is immers niet groot genoeg om een uitgebreid en frequent netwerk in stand te houden (42 % van het totale vervoer op Schiphol is transfer). Juist dit transfervervoer is zeer prijsgevoelig, omdat transferpassagiers gemakkelijk kunnen uitwijken naar andere overstapluchthavens. De genoemde brief meldt dat het kabinet voornemens is om vast te leggen dat Schiphol bij het vaststellen van de tariefstructuur en tarieven rekening moet houden met de mogelijke effecten op de netwerkqualiteit en in het bijzonder met het belang van het transfervervoer daarbij. Gezien dit standpunt van het kabinet acht ik het niet opportuun om te streven naar vermindering van de differentiatie tussen OD- en transfertarieven. Daarbij wil ik ook nog opmerken dat de huidige differentiatie binnen de bestaande wettelijke kaders is toegestaan, hetgeen door diverse rechterlijke uitspraken is bevestigd. Verder wijs ik er op dat de tariefdifferentiatie primair de verantwoordelijkheid van Schiphol is. De overheid heeft hier geen directe invloed op. Tot slot merk ik op dat Schiphol ook niet uniek is wat betreft tariefdifferentiatie. Dit wordt ook op veel andere luchthavens toegepast.

Vraag 11

Kunt u zich herinneren dat in 2007, vijf jaar geleden, al werd gesproken over de breed gedeelde wenselijkheid van meer selectiviteit op Schiphol? Waarom komt u dan nu pas met een selectiviteitscommissie? Waarom verloopt dit traject kennelijk zo traag?

Antwoord 11

Ja, dat kan ik mij herinneren. Het traject verloopt niet traag, omdat naar aanleiding van deze wens in 2008 in het convenant «*behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol*» afspraken zijn gemaakt tussen Schiphol en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de Mainport Schiphol. In mijn antwoord op vraag 12 ga ik nader in op de uitvoering van de gemaakte afspraken. Verder wil ik nogmaals benadrukken dat de nu ingestelde «Commissie shared vision» los staat van de Alderstafels en een andere taak heeft.

Vraag 12

Heeft u al vorderingen gemaakt met de «uitplaatsing» van luchtvaartmaatschappijen? Waarom verloopt dit proces zo mogelijk nog trager? Hebben zich al luchtvaartmaatschappijen vrijwillig gemeld om uitgeplaatst te worden naar Lelystad of Eindhoven?

Antwoord 12

Momenteel wordt gevolg gegeven aan de afspraken uit het aan de Alderstafel Schiphol gesloten convenant «*behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol*». Om de selectieve ontwikkeling van Schiphol vorm te geven worden momenteel twee sporen in samenhang

⁴ OD-tarief is het tarief dat wordt gerekend voor zogenoemde Origin-Destination passagiers, die Schiphol als vertrekpunt of bestemming hebben.

voorbereid: (1) het creëren van de noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis en (2) het vormgeven van stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis en restrictief beleid voor Schiphol. Deze twee sporen worden voorbereid zodat – zodra het volumeplafond op Schiphol in zicht komt – het stimuleringsbeleid leidt tot de gewenste herverdeling van verkeer over de luchthavens. Hiertoe wordt nauwlettend de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol gemonitord aangezien dit bepalend is voor de wijze en het tijdstip waarop er daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan de gemaakte afspraken.

De heer Alders heeft regionale Tafels gevormd waarin met de regio's Eindhoven en Lelystad wordt gesproken over het uitbreiden van capaciteit. In juni 2010 is een advies uitgebracht voor een gefaseerde capaciteitsuitbreiding van Eindhoven met 25 000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020. Dit advies is door het kabinet overgenomen. De Kamer heeft vervolgens begin 2011 verzocht om een voortvarende uitvoering van het advies. De KLM Groep heeft inmiddels een deel van de Transavia operatie op Schiphol uitgeplaatst naar Eindhoven. De heer Alders heeft begin dit jaar zijn advies uitgebracht over de ontwikkeling van Lelystad. De kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad Airport heb ik op dinsdag 11 september 2012 naar de Kamer gestuurd.

Hiernaast bent u in juni 2011 geïnformeerd over het andere belangrijke onderdeel van het selectiviteitsbeleid: het door Schiphol vorm te geven stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling.

Vraag 13

Klopt het dat de Luchtruimvisie is september aan de Kamer zal worden gezonden, zoals is opgenomen in uw brief d.d. 27 juni 2012⁵?

Antwoord 13

Ja, ik heb de Luchtruimvisie op maandag 10 september 2012 naar de Kamer gestuurd.

⁵ Het betreft de brief van de regering met de titel «Toezegging in het Algemeen Overleg van 19 april 2012 m.b.t. wijzigingsvoorstellen inzake de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol (op basis van de evaluatie van de Wet luchtvaart) en de LuchtruimvisieKamerstuk» onder Kamerstuk 31 936, nr. 113.