

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 269

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2015

In de procedurevergadering van 20 mei 2015 heeft uw Kamer verzocht om een nadere brief over de uitvoering van de motie Bashir/ Elias over het in beeld brengen van de factoren waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat binnen de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 254). Tevens is verzocht om een schriftelijke toelichting te geven op duiding van mijn uitspraken zoals weergegeven in de uitzending van Nieuwsuur «Geen nieuwe landingsrechten voor Golfstaten op Schiphol».

In mijn brieven aan uw Kamer van 5 maart jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 533) over de Transportraad en van 25 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 263) over diverse luchtvaartonderwerpen, ben ik ingegaan op de uitvoering van de motie van de heren Bashir en Elias. In aanvulling hierop, meld ik u mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel & Ontwikkelingssamenwerking, het volgende.

Bestaande afspraken tussen Nederland en de diverse Golfstaten worden gerespecteerd. Voor eventuele verdergaande afspraken geldt dat de Europese ontwikkelingen relevant zijn.

De snelgroeiende opkomst van luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten is een onderwerp dat regelmatig op de Europese agenda staat. Mijn Franse en Duitse collega's hebben een voorstel gedaan om de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat te geven voor onderhandelingen voor een luchtvaartverdrag tussen de Europese Unie en haar lidstaten en zes Golfstaten (waaronder Qatar). Dit voorstel is met brede steun door de lidstaten – waaronder Nederland – tijdens de Transportraad van 13 maart jl aangenomen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 537).

De Europese Commissie is momenteel bezig om het voorstel voor een onderhandelingsmandaat uit te werken. Ter onderbouwing van het mandaatvoorstel zal de Europese Commissie diverse effectstudies laten uitvoeren. Nederland heeft de Europese Commissie daarbij verzocht om in dit kader ook het rapport van de Amerikaanse luchtvaartmaatschap-

pijen over staatsteun aan de Golfmaatschappijen nader te bestuderen. Dit is gedaan omdat het onderwerp «voorwaarden voor eerlijke concurrentie» onderdeel zal zijn van de onderhandelingen. De verwachting is dat de Commissie een voorstel voor een onderhandelingsmandaat eind dit jaar aan de lidstaten zal voorleggen.

De afgelopen dagen kan ten onrechte het beeld zijn ontstaan dat Nederland een beleid voert dat zich specifiek richt op het belemmeren van markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten. Aan de orde is echter dat Nederland in beginsel voorlopig geen eigen onderhandelingen met derde landen voert, vanaf het moment dat een breder Europees onderhandelingsmandaat wordt voorbereid. Dit beleid is ingegeven om de Europese onderhandelingspositie zo sterk mogelijk te houden en deze niet te verzwakken door vooraf rechten te verlenen. Uiteraard is het belangrijk om in Europa zoveel mogelijk dezelfde lijn te hebben en op dit terrein de ontwikkelingen en voortgang van dit Europese proces nadrukkelijk te monitoren en dienaangaande te handelen.

Om eventuele misverstanden over het Nederlandse beleid uit de wereld te helpen, zijn betrokken landen langs bovenstaande lijn nader geïnformeerd.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de huidige situatie wat betreft verkeersrechten op Schiphol verschilt per Golfstaat. De bestaande luchtvaartovereenkomst met de Verenigde Arabische Emiraten kent op dit moment een liberaal regime. Over en weer kunnen de luchtvaartmaatschappijen onbeperkt lijnvluchten van en naar de Verenigde Arabische Emiraten en Nederland aanbieden. In deze luchtvaartovereenkomst is eveneens afgesproken dat de aangeboden capaciteit in balans moet zijn met de vraag op de markt. Er wordt dan ook expliciet gemonitord dat deze balans blijft bestaan. De luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Qatar kent een minder vergaand regime.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld