

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

1011

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de uitspraken van de topman van Emirates 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

Wat is uw reactie op de uitspraken van de topman van Emirates dat het belemmeren van de groei van luchthaven Schiphol ten faveure van KLM waanzin is?¹

Antwoord 1

Deze uitspraken laat ik voor rekening van de topman van Emirates. Een belangrijke doelstelling van het Nederlandse luchtvaartbeleid is het realiseren van een optimale kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen, in het belang van onze economie. De verlening van verkeersrechten («landingsrechten») is daarbij een belangrijk instrument. Bij onderhandelingen over nieuwe verkeersrechten tussen Nederland en derde landen wordt per geval bezien wat de toegevoegde waarde is van de mogelijke nieuwe verbindingen voor de netwerkkwaliteit op de mainport Schiphol, op de korte en langere termijn.

Vraag 2

Deelt u de mening dat Schiphol zonder KLM nooit zijn belangrijke internationale positie kan behouden zoals de topman van Emirates tracht te beweren? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2

Deze bewering is niet expliciet in het artikel vermeld. Duidelijk is evenwel dat KLM van groot belang is voor de positie van de mainport en de kwaliteit van het netwerk op deze luchthaven. KLM heeft zijn thuisbasis op Schiphol, is daar de grootste luchtvaartmaatschappij en opereert daar met een zogenaamd «hub and spoke» systeem. Dit is een sternetwerk met een centraal knooppunt (Schiphol) waar veel passagiers overstappen (zogenaamd transfervervoer). Hierdoor zijn hoge bezettingsgraden mogelijk, waardoor meer verbindingen vanuit en naar

¹ Het Financieele Dagblad, «Steun voor KLM schadelijk voor Schiphol», 19 november 2015.

Nederland rendabel zijn. Zonder dit transfervoer via Schiphol zou een uitgebreid en frequent bediend netwerk vanaf Nederland niet mogelijk zijn. Het belang van de hubfunctie van Schiphol blijkt ook uit een recente studie van SEO Economisch Onderzoek waarover de Kamer bij brief van 29 september jl. is geïnformeerd.

Vraag 3

Deelt u de mening dat oneerlijke concurrentie door een staatsgesteunde maatschappij schadelijk is voor KLM en op de langere termijn voor de werkgelegenheid op en rond Schiphol? Zo ja, in hoeverre is hier sprake van bij Emirates? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Bent u bereid om de tweede dagelijkse A380-vluchten van Emirates te weren van Schiphol totdat zeker is dat er geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun bij Emirates? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 3 en 4

In het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de V.A.E. 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 wel 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 dat onderzoek blijkt dat er geen aanwijzingen zijn om de inzet van een tweede A380 tegen te houden. Ik hecht zeer aan een level playing field en maak me sterk voor eerlijke concurrentie. Op 7 december jl. heeft de Europese Commissie het Aviation Package gepubliceerd met daarin ondermeer voorstellen voor mandaten voor luchtvaartonderhandelingen 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 een vinger aan de pols houden voor wat hun nationale belangen betreft. Uiteraard zal ik pleiten voor het inbouwen van waarborgen om een gelijk speelveld te bewaken.

Vraag 5

Klopt het dat de topman van Emirates in aanloop naar de presentatie van de EU Aviation Strategy bezig is met een tour langs verschillende lidstaten? Zo ja, deelt u de mening dat dit niet van invloed mag zijn op de inspanningen om tot een eerlijk speelveld te komen voor de luchtvaart?

Antwoord 5

Ik weet dat de heer Clark in Brussel en in Den Haag een aantal mensen heeft gesproken. De gesprekken die zijn gevoerd waren informatief van aard en bedoeld om ideeën uit te wisselen. Dit betekent op generlei wijze dat de inspanningen om tot een eerlijk speelveld te komen nu verminderd zijn.

Vraag 6

Deelt u de mening dat KLM zijn iconische positie kwijt is geraakt na het samengaan met Air France? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Of een onderneming een iconische betekenis had en heeft is niet aan mij om te bepalen. Geconstateerd kan worden dat KLM binnen de Air France KLM groep nog steeds als zelfstandige luchtvaartmaatschappij, met een eigen profiel fungeert. Over die zelfstandige positie zijn bij de fusie ook duidelijke afspraken gemaakt en daarna zijn ook diverse afspraken herbevestigd, zoals gemeld aan de Kamer.