

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai. Dit naar aanleiding van de brief d.d. 20 juni 2018 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 488).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de eerdergenoemde brief (Kamerstuk 31 936, nr. 488) en hetgeen daarin is vermeld over de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai. Zij hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de informatie inzake de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voorliggende stukken met betrekking tot de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai en hebben daarover nog enkele vragen.

### **Inbreng van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister hoe het staat met de uitwerking van de motie van de leden Amhaouch en Remco Dijkstra over de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten (Kamerstuk 31 936, nr. 486) waarin de regering wordt verzocht de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai scherp te monitoren en zo nodig in te grijpen als blijkt dat de afspraken uit het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten worden geschonden.

Tevens vraagt de VVD-fractie of de Minister bekend is met het in januari 2015 uitgebrachte Amerikaanse onderzoeksrapport «Restoring Open Skies: Addressing Subsidized Competition from State-Owned Airlines in Qatar and the UAE» waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen Qatar Airways, Etihad Airways en Emirates Airline in de periode 2004–2014 minimaal 42,3 miljard euro aan subsidies en andere oneigenlijke voordelen hebben ontvangen van de overheden van Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten. Zo ja, wat vindt de Minister van deze onderzoeksresultaten? Hoe verhoudt dit zich tot de uitspraak in de Kamerbrief van 20 juni dat de drie «Gulf carriers» werden beschuldigd van vermeende oneerlijke concurrentie als gevolg van onrechtmatige staatsteun en dat voor dit laatste geen bewijs is geleverd?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister wat zij in dit kader vindt van de jaarrekening 2014–2015 van Qatar Airways waaruit blijkt dat de overheid van Qatar zijn 100%-eigendom van de Qatar Aviation Lease Company (QALC) voor niets heeft overgedragen aan Qatar Airways waarbij in deze overdracht 72 vliegtuigen, vermogen en andere goederen met een totale waarde van 5 miljard dollar zaten.

In de genoemde Kamerbrief van 20 juni hebben de leden van de VVD-fractie kunnen lezen dat onlangs tussen de Amerikaanse maatschappijen en die uit de Verenigde Arabische Emiraten afkomstige maatschappijen afgesproken is de beschuldigen over vermeende oneerlijke concurrentie als gevolg van onrechtmatige staatsteun voorlopig te laten rusten. Is het de Minister echter bekend dat de Amerikaanse overheid nog steeds in onderhandeling is met de overheden van Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten om te komen tot een akkoord waarin de luchtvaartmaatschappijen van het laatstgenoemde land volledige financiële transparantie moeten beloven als voorwaarde voor het ontvangen van extra landingsrechten in de VS?

In de Kamerbrief van 20 juni (Kamerstuk 31 936, nr. 488) hebben de leden van de VVD-fractie tevens kunnen lezen dat de Europese Commissie heeft aangekondigd een onderzoek naar bewijs voor oneigenlijke staatssteun en prijsdumping niet door te zetten. Wat zijn de redenen dat de Europese Commissie dit onderzoek niet heeft doorgezet ondanks het verzoek van de Nederlandse overheid om dit wel te doen op basis van de breed aangenomen motie van de leden Bashir en Elias (Kamerstuk 31 936, nr. 254) waarin de regering wordt verzocht «om in Europees verband in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat en welke mogelijkheden er vanuit Europa zijn om te komen tot een gelijk speelveld»?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de inzet is van de Nederlandse overheid in de drieloog-onderhandelingen tussen Europese Commissie, Europees Parlement en Raad om te komen tot een heldere en afdwingbare herziene Verordening 868/2004 inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart. Hoe is op dit moment het krachtenveld tussen- en binnen deze Europese instellingen?

De leden van de VVD-fractie vragen of toegelicht kan worden, gegeven de begrenzing van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol die nu al gerealiseerd wordt, in hoeverre een derde door Emirates Airline uitgevoerde vlucht op de verbinding Amsterdam–Dubai toegevoegde waarde heeft voor de kwaliteit van het netwerk van Schiphol in vergelijking tot het faciliteren van vluchten naar unieke bestemmingen die nog niet met Schiphol zijn verbonden.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre zich het huidige capaciteitsaanbod van tweemaal een Airbus 380 van Emirates, dat een veelvoud van de lokale marktbehoefte tussen Nederland en Dubai is, verhoudt tot artikel 9.2 uit de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten, waarin staat dat de diensten nauwkeurig dienen te worden afgestemd en in de eerste plaats ten doel hebben om de behoefte van vervoer tussen het grondgebied van beide partijen te faciliteren. Vooral de uitbreiding met een derde vlucht lijkt geen enkele relatie meer te hebben met bovengenoemd principe, gegeven het feit dat de huidige capaciteit al ruimschoots de lokale marktbehoefte dekt. Deze capaciteit heeft dus alleen als doel om vervoersstromen tussen Nederland en Azië/Afrika te verplaatsen van de hub Schiphol naar de hub Dubai, hetgeen zeer schadelijk is voor zowel de Nederlandse bereikbaarheid, als de Nederlandse werkgelegenheid en economie. Kan de Minister aangeven waarom zij van mening is dat deze voorgenomen dienst zich toch houdt aan de bepalingen in de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de directeur luchtvaart van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat al in oktober 2013 in een brief (zie bijlage<sup>1</sup>) aan de overheid van de Verenigde Arabische Emiraten heeft aangegeven dat met de komst van de tweede Emirates vlucht tussen Amsterdam en Dubai de capaciteitsbalans tussen de landen mogelijk wordt verstoord in het kader van de bepalingen in artikel 9 uit de luchtvaartovereenkomst tussen beide landen. Kan de Minister aangeven hoe de geuite zorgen in deze brief over een tweede vlucht van Emirates zich verhouden tot het nu toestaan van zelfs een derde vlucht van Emirates tussen Amsterdam en Dubai?

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

### **Inbreng van de leden van de CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie menen dat de strijd tegen oneerlijke concurrentie van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn een strijd van lange adem is. Volgens deze leden bestaat het risico dat Emirates, Etihad en Qatar Airways uit de Golfregio verhoud illegale staatssteun krijgen door subsidies, kortingen en fiscale voordelen. Graag vernemen zij of de Minister de visie van de Golfmaatschappijen deelt dat van staatssteun geen sprake is en dat deze maatschappijen efficiënter werken. Deze leden vernemen ook graag welke onderbouwing er is voor de claim van het efficiënter werken.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of oneerlijke concurrentie door de eigenaar van de luchthaven bestreden kan worden door bijvoorbeeld de komst van een derde A380 van Emirates op Schiphol te weren.

De leden van de CDA-fractie constateren dat op Europees niveau pas opgetreden kan worden als schade daadwerkelijk is aangetoond, niet als er schade dreigt. Graag vernemen zij of daar nu reeds sprake van is.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de inzet van de Minister zal zijn nu onder voorzitterschap van Oostenrijk wordt onderhandeld tussen Europese Commissie, Europees Parlement en Transportraad.

### **Inbreng van de leden van de D66-fractie**

De leden van de D66-fractie constateren dat de luchtvaartmaatschappijen Emirates en Etihad concurreren met KLM door bestemmingen in Azië, Afrika en het Midden Oosten aan te bieden via Dubai en Abu Dhabi. In hoeverre meent de Minister dat hier sprake is van ongelijkwaardige dan wel oneerlijke concurrentie? Kan de Minister dit toelichten?

De leden van de D66-fractie nemen kennis van de stelling van de Minister dat er op basis van het bilaterale luchtvaartverdrag geen beperking bestaat in het aantal frequenties, zowel voor Nederlandse als Emirati luchtvaartmaatschappijen, en er derhalve geen grond is om Emirates Airline een derde frequentie te onthouden. Wel gaat de Minister monitoren of de Golfmaatschappijen zich ook de komende periode houden aan de kaders van de luchtvaartovereenkomst. Kan de Minister aangeven wat dit monitoren inhoudt, en wat de *carriers* die op de route Amsterdam – Dubai en Amsterdam – Abu Dhabi opereren hiervan gaan merken? De leden vragen zich voorts af wat de inzet van de Minister wordt op Europees niveau, gezien de ambities van het Oostenrijks voorzitterschap van de Europese Unie op dit thema.

De leden van de D66-fractie nemen waar dat de relatie tussen ticketprijzen en marktaandeel/concurrentiegraad het gevolg is van een strategisch spel tussen luchtvaartmaatschappijen. Hoe weegt de Minister de conclusie van de Monitor karakteristieke luchtvaartmarkt Nederland – Verenigde Arabische Emiraten (van het instituut SEO Economisch Onderzoek), namelijk dat er geen aanwijzingen zijn voor prijsdumping door luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Arabische Emiraten, af tegen eerdere conclusies van Europeans for Fair Competition? De leden vragen of de Minister specifiek op de tegensprekende conclusies van dat onderzoek en het SEO-onderzoek kan ingaan.

De leden van de D66-fractie nemen kennis van het SEO-rapport over de gevolgen van slothandel op Schiphol Airport. De leden lezen dat de meeste stakeholders op Schiphol hetzelfde beeld verwachten als op Londen Heathrow, waarbij kopende partijen vooral luchtvaartmaatschap-

pijen met een groeistrategie en ruime financiële middelen zullen zijn, waaronder maatschappijen uit het Midden-Oosten. Wat is de verwachting van de Minister zelf over de te verwachten gevolgen? Verwacht de Minister dezelfde gevolgen als op Heathrow Airport? Zo nee, hoe denkt zij een goede inschatting te kunnen krijgen van het effect en gevolgen van slothandel op Schiphol Airport?

De leden van de D66-fractie lezen ter afsluiting dat secundaire slothandel kan leiden tot een dominante marktpositie van één of meerdere luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, maar dat deze kans niet groot wordt geacht. Hoe definieert de Minister een dominante marktpositie in dit kader?

## **II Reactie van de bewindspersoon**