

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

1451

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de berichten dat prijsvechter Level vanaf Schiphol gaat vliegen vanaf komende zomer en het bericht dat RyanAir stunt met prijzen van € 5 naar Londen* (ingezonden 14 januari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 februari 2019).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het plan van prijsvechter Level om vanaf deze zomer vanaf Schiphol te gaan vliegen naar diverse Europese bestemmingen?¹

Antwoord 1

Ja. Ik heb kennisgenomen van berichten in de media hierover.

Vraag 2

Worden hiervoor de laatste vrije slots op Schiphol gebruikt of alleen slots die nu aan een dochtermaatschappij zijn toebedeeld?

Antwoord 2

De verdeling van slots op Schiphol is de verantwoordelijkheid van de slotcoördinator. Als Minister ben ik bij dat proces niet betrokken. In algemene zin kan ik aangeven dat er meerdere mogelijkheden zijn. Een luchtvaartmaatschappij kan nieuwe slots aanvragen en verkrijgen bij de slotcoördinator, mits deze beschikbaar zijn. Een luchtvaartmaatschappij kan ook slots waarover zij al kan beschikken op een nieuwe bestemming inzetten of binnen dezelfde groep overdragen, bijvoorbeeld aan een dochtermaatschappij.

Vraag 3

Op welke manier dragen deze vluchten bij aan de mainportfunctie van Schiphol?

¹ Up in the Sky, 9 januari 2019 (<https://www.upinthesky.nl/2019/01/09/prijsvechter-level-opent-basis-op-schiphol/>) en website De Telegraaf, 10 januari 2019 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/3007404/iag-prijsvechter-level-wil-basis-op-schiphol>)

Antwoord 3

In hoeverre de vluchten van luchtvaartmaatschappij Level zullen bijdragen aan de mainportfunctie zal onder andere afhangen van de bestemmingen en de bezetting van de vluchten, waarbij gedacht kan worden aan het aantal transferpassagiers op de vlucht. In aanvulling hierop vermeld ik dat het niet altijd om extra of nieuwe slots hoeft te gaan. Het is eveneens mogelijk dat het een nieuwe invulling betreft van slots waarover luchtvaartmaatschappijen reeds kunnen beschikken. Zie antwoord 2.

Vraag 4

Is het selectiviteitsbeginsel van toepassing als maatschappijen en dochters van dezelfde koepel onderling slots ruilen of aan elkaar afstaan?

Antwoord 4

Het selectiviteitsbeleid is erop gericht om de schaarse capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk te benutten door verkeer dat niet gebonden is aan de diensten en infrastructuur van Schiphol te accommoderen op andere luchthavens, waaronder Lelystad Airport. Het doel hiervan is om de (inter)continentale knooppuntfunctie van Schiphol te behouden en verder te versterken.

Het selectiviteitsbeleid kan geen afbreuk doen aan de Europese slotverordening, waarin expliciet is bepaald dat moeder- en dochtermaatschappijen slots aan elkaar kunnen overdragen.

Vraag 5

Klopt het dat de slotcoördinator geen manieren heeft om dergelijke vluchten te weren, of om vluchten die meer bijdragen aan de mainportfunctie te prioriteren?

Antwoord 5

De slotcoördinator heeft geen manieren om dergelijke vluchten te weren. De huidige prioriteitsregels die volgen uit de slotverordening bieden op dit moment geen mogelijkheid om bij gelijke geschiktheid te prioriteren op mainportgebonden verkeer. Omdat ik het wenselijk vind dat de overheid meer mogelijkheden krijgt om vluchten die het (inter)continentale netwerk van Schiphol versterken te stimuleren, zet ik in op het creëren van aanvullende mogelijkheden voor toekomstige sturing. Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan een regel op basis waarvan de slotcoördinator bij gelijksoortige aanvragen slots niet automatisch naar rato verdeelt, maar rekening houdt met de netwerkkwaliteit en duurzaamheid.

Vraag 6

Bent u van mening dat de overheid de instrumenten zou moeten hebben om te kunnen prioriteren op schonere en stillere vliegtuigen, en bestemmingen die bijdragen aan de netwerkfunctie van Schiphol? Zo ja, welke concrete stappen gaat u zetten om dit te bereiken?

Antwoord 6

Ik vind het wenselijk dat de overheid meer mogelijkheden krijgt om het vliegen met schonere en stillere vliegtuigen te stimuleren. Hetzelfde geldt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk van Schiphol versterken. Zie het antwoord op vraag 5. In aanvulling hierop zal Nederland zich binnen de EU inspannen om ervoor te zorgen dat bij een herziening van de slotverordening er meer ruimte ontstaat voor nationaal beleid. Tot slot zet ik me ook in voor nieuwe instrumenten ten behoeve van een selectieve ontwikkeling van Schiphol. Denk daarbij aan de aangepaste verkeersverdelingsregel die op dit moment wordt geconsulteerd.

Vraag 7

Zijn vluchten voor € 5 naar Londen vanaf Eindhoven Airport onderdeel van het Nederlands luchtvaartbeleid?²

² Luchtvaartnieuws, 4 januari 2019 (<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/ryanair-verkoopt-vliegtickets-eindhoven-londen-voor-5-euro>)

Antwoord 7

Binnen de Europese Unie is sprake van een vrije luchtvaartmarkt waarin Europese luchtvaartmaatschappijen zelf hun tarieven kunnen bepalen. De overheid heeft wel de mogelijkheid om overheidsheffingen en/of -belastingen in te voeren die van invloed zijn op de totaalprijs die consumenten betalen om gebruik te maken van het vliegtuig. In dat kader wijs ik erop dat zoals afgesproken in het Regeerakkoord, thans invoering van een vliegbelasting wordt voorbereid.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de schaarse ruimte op onze luchthavens en de nog schaarsere milieuruimte zorgvuldig moeten worden ingevuld, en dat vluchten naar Londen voor € 5 hier geen onderdeel van zouden moeten zijn? Zo ja, welke instrumenten heeft u om dergelijke vluchten te voorkomen?

Antwoord 8

Zie de antwoorden op de vragen 5, 6 en 7.