

2012Z15308

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).

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

Vraag 2

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

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?

Vraag 4

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

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?

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?

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

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

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?

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 netwerkqualiteit en de economie?

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 netwerkqualiteit en de bereikbaarheid van Nederland? Kunt u uw bevoegdheden uit het Luchtvaartverdrag inzetten om deze tarieven te verlagen? Zo nee, waarom niet?

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?³

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?

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?

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 2012⁴?

³ OD-tarief is het tarief dat wordt gerekend voor zogenoemde Origin-Destination passagiers, die Schiphol als vertrekpunt of bestemming hebben.

⁴ 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.