

Vergaderjaar 2015–2016

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 324**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2016

Naar aanleiding van uw verzoek van 21 januari 2016 om toezending van het in het Financieele Dagblad van 20 januari 2016 genoemde rapport «Geen bewijs van prijsdumping KLM-rivalen uit Golfregio», stuur ik u hierbij het SEO rapport «Monitor karakteristieken luchtvaart Nederland – Verenigde Arabische Emiraten» toe<sup>1</sup>.

Tegen de achtergrond van het bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten (hierna V.A.E.) heeft SEO Economisch Onderzoek in opdracht van mijn ministerie de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchtvaartmarkt tussen beide landen gemonitord voor de periode vanaf 2009. Aanleiding was de wens van Emirates Airline om in plaats van de huidige B777 een tweede A380 in te zetten op de route tussen Amsterdam en Dubai. De monitor wordt gebruikt om te zien of de gezamenlijke luchtvaartmaatschappijen van de V.A.E. zich houden aan de bepalingen van het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de V.A.E. van 1990 en de aanvullende afspraken uit 2000 ten aanzien van het niet op onredelijke wijze schade toe brengen aan de diensten van andere luchtvaartmaatschappijen op de route tussen de V.A.E. en Nederland. Uit de monitor is niet gebleken dat hier sprake van is. In 2016 zal opnieuw een monitor worden uitgevoerd.

Mede naar aanleiding van vragen die zijn gesteld tijdens het plenaire debat van 10 februari jl. over het nieuwe normen- en handhavingssysteem Schiphol, merk ik nog het volgende op. Met de verschillende Golfstaten, waaronder de V.A.E. en Qatar, zijn luchtvaartovereenkomsten gesloten over verkeersrechten. In de overeenkomst met de V.A.E. zijn geen beperkingen opgenomen ten aanzien van het aantal maatschappijen, het aantal vluchten, het type toestel of het aantal stoelen. Met Qatar is een beperkter regime overeengekomen, namelijk 7 passagediensten en 7 vrachtdiensten per week. Met beide landen is in de overeenkomsten

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

opgenomen dat het aanbod moet zijn afgestemd op de vraag en dat de diensten van andere maatschappijen niet op een onredelijke wijze schade mogen toebrengen aan andere luchtvaartmaatschappijen. Ik respecteer uiteraard de bestaande overeenkomsten en monitor de marktontwikkelingen om te kunnen beoordelen of onredelijke schade wordt toegebracht aan met name de KLM.

Zoals ook aangegeven in de brief van 2 juni 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 269) worden momenteel geen nieuwe onderhandelingen aangegaan over nieuwe verkeersrechten met de Golfstaten, omdat de Europese Commissie de lidstaten een mandaat heeft gevraagd om hierover op Europees niveau te onderhandelen. Dit is in lijn met mijn beleid om in beginsel voorlopig geen eigen onderhandelingen met derde landen te voeren vanaf het moment dat een breder Europees onderhandelingsmandaat wordt voorbereid, omdat dit de onderhandelingspositie van de Europese Commissie zou kunnen verzwakken. Ik maak mij er in Europa sterk voor dat we daarin als lidstaten zoveel mogelijk dezelfde lijn trekken. Ook zet ik mij ervoor in dat aan de Europese Commissie zo spoedig mogelijk mandaat wordt verleend om met de Golfstaten te onderhandelen. Ik ben er namelijk van overtuigd dat onderhandelingen op Europees niveau de beste manier zijn om (ook) goede afspraken te maken over eerlijke concurrentie en staatssteun. De komende periode zullen onder Nederlands voorzitterschap afspraken worden gemaakt over het onderhandelingsproces, de rol van de lidstaten daarbij en de monitoring en evaluatie van de onderhandelingen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksma