

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

552

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat het kabinet zwicht voor chantage van Russen* (ingezonden 6 november 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 november 2017).

Vraag 1

Kent u de berichtgeving naar aanleiding van de uitspraken van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACN)?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de precieze inhoud van de overeenkomst die nu is gesloten tussen KLM en AirBridgeCargo (ABC)?

Antwoord 2

Het betreft een op grond van de EU slotverordening toegestane operationele overeenkomst tussen KLM en AirBridgeCargo, waarbij AirBridgeCargo door middel van gezamenlijke vluchtuitoefening gebruik kan maken van bepaalde slots van KLM voor het lopende IATA winterseizoen 2017–2018. Ik ben zelf geen partij bij de overeenkomst en ken de precieze inhoud daarvan niet.

Vraag 3

Kunt u uitgebreid toelichten wat uw rol is geweest in de totstandkoming van deze overeenkomst?

Antwoord 3

Kort voordat het IATA winterseizoen 2017–2018 op zondag 29 oktober jl. zou ingaan is gemeld dat KLM nog geen toestemming voor haar vluchten door het Siberisch luchtruim had verkregen van de Russische luchtvaartautoriteiten voor dit winterseizoen. Daarop heeft het ministerie contact gezocht met de Russische luchtvaartautoriteiten, waarbij bleek dat de Russische luchtvaartau-

¹ Website NRC Handelsblad, 2 november 2017 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/11/02/kabinet-zwicht-voor-chantage-van-russen-13822345-a1579813>)

toriteiten een verband legden tussen de overvlieg rechten van KLM en het feit dat AirBridgeCargo voor dit winterseizoen te weinig slots had verkregen om haar operaties op Schiphol volledig te kunnen uitvoeren.

In lijn met eerdere correspondentie over deze kwestie met de Russische luchtvaartautoriteiten in oktober jl. is toegelicht dat er geen verband is tussen de bilateraal met de Russische luchtvaartautoriteiten overeengekomen overvlieg rechten en slots op Schiphol.

Van Nederlandse kant is het voorstel gedaan om KLM en AirBridgeCargo te vragen om binnen een week samen te komen om te bezien of ze onderling tot een oplossing zouden kunnen komen voor de slotsproblematiek. Op dat voorstel is door de Russische luchtvaartautoriteiten positief gereageerd.

Hierop heeft KLM contact gezocht met AirBridgeCargo en hebben KLM en AirBridgeCargo op 2 november jl. een akkoord bereikt over een operationele overeenkomst.

Op 3 november jl. hebben de Russische luchtvaartautoriteiten toestemming gegeven voor de vluchten van KLM door het Siberisch luchtruim voor het verdere IATA winterseizoen.

Vraag 4

Welk contact is er, in het kader van deze overeenkomst, verder geweest tussen de Russische overheid en respectievelijk de Nederlandse overheid, ACN, Schiphol en KLM? Wat was de inhoud van dit contact?

Antwoord 4

Voordat KLM en AirBridgeCargo in overleg zijn getreden om tot een operationele overeenkomst te komen is er contact geweest tussen de Russische luchtvaartautoriteiten en het ministerie, zoals beschreven in het antwoord op vraag 3. Over de overeenkomst zelf is geen contact geweest tussen de Russische luchtvaartautoriteiten en het ministerie. Er is voor zover mij bekend in het kader van deze overeenkomst ook geen contact geweest tussen de Russische luchtvaartautoriteiten en respectievelijk ACN(L), Schiphol en KLM.

Vraag 5

Kunt u ingaan op de uitspraak van de directeur van ACN dat een dergelijke overeenkomst tussen KLM en ABC een precedent kan scheppen voor andere luchtvaartmaatschappijen en landen?

Antwoord 5

Ik heb geen aanwijzingen dat er sprake is van het scheppen van precedenten.

Vraag 6

Klopt het dat in het luchtvaartverdrag tussen Nederland en Rusland specifieke afspraken zijn gemaakt over landingsrechten en verkeersrechten? Zo ja, met welke argumentatie zijn deze afspraken in het verdrag terechtgekomen? Zo nee, waarop doelt de directeur ACN dan in het artikel?

Antwoord 6

Nederland heeft, evenals vele andere Europese en overige landen, met de Russische Federatie een bilateraal luchtvaartverdrag afgesloten waarin afspraken zijn opgenomen over verkeersrechten en overvlieg rechten via het Siberisch luchtruim. Op basis van die afspraken mag KLM operaties uitvoeren van, naar, en via het territorium van de Russische Federatie. In tegenstelling tot de overige landen ter wereld verbindt alleen de Russische Federatie voorwaarden aan het overvliegen van haar luchtruim in haar luchtvaartverdragen met andere landen

Vraag 7

Zijn er meer landen waarmee Nederland vergelijkbare afspraken in verdragen heeft opgenomen waardoor de Nederlandse luchtvaart gehanteerd kan worden?

Antwoord 7

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Kunt u inzichtelijk maken hoever het staat met de mogelijke «local rule» voor Schiphol?

Antwoord 8

Mijn ambtsvoorganger heeft de luchthaven Schiphol, als voorzitter van het Operationeel Overleg Schiphol, per brief van 20 oktober jl. verzocht om binnen vier weken tot een gedragen voorstel voor een local rule te komen die ik, rekening houdend met de (Europese) regelgeving, kan vaststellen. Schiphol heeft per brief van 23 november jl. laten weten een local rule te hebben uitgewerkt en de voorzitter van het Coördinatiecomité te hebben verzocht een vergadering van het comité bijeen te roepen. Ik wacht de uitkomst van deze vergadering af en zal u daarna nader informeren.

Vraag 9

Bent u bereid om op grond van artikel 6 van het Besluit Slotallocatie specifiek ruimte op Schiphol toe te wijzen aan «all cargo»-vrachtvliegtuigen, zodat alle «all cargo»-carriers voldoende ruimte hebben om hun vluchten uit te voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee, artikel 6 van het Besluit Slotallocatie maakt het niet mogelijk om specifiek capaciteit op Schiphol toe te wijzen aan «all cargo»-vrachtvliegtuigen. Het artikel geeft alleen een opsomming van de redenen op basis waarvan ik de aanwijzing van een luchthaven als een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een slotgecoördineerde luchthaven kan schorsen of intrekken.

Vraag 10

Bent u bereid te inventariseren welke maatregelen – passend binnen de Europese wet- en regelgeving – andere landen hebben getroffen om te voorkomen dat vliegvelden als London Heathrow, Frankfurt en Paris Charles de Gaulle worden volgevlagen door low cost carriers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

In het kader van het selectiviteitbeleid – waaronder bij de uitwerking van een verkeersverdelingsregel voor verdeling van luchtverkeer tussen Schiphol en Lelystad – wordt bezien welke maatregelen op andere Europese luchthavens worden toegepast om te kunnen sturen op de ontwikkeling van de diverse verkeerssegmenten. Zoals tijdens het AO Transportraad op 22 november jl. toegezegd zal ik de Kamer hier nader over informeren.

Vraag 11

Welke andere maatregelen bent u voornemens te treffen om verdere problemen met vrachtluchten, en daarmee het mogelijk verlies van Nederlandse werkgelegenheid, tegen te gaan?

Antwoord 11

Zoals ik in mijn brief van 3 november jl. aan de Tweede Kamer heb aangegeven is de op Schiphol ontstane situatie voor mij aanleiding om binnen de kaders van de EU slotverordening op korte termijn te bezien op welke wijze de aanpak van het vaststellen en verdelen van de schaarse slotcapaciteit op Schiphol kan worden verbeterd. Ik verken in samenspraak met de luchthaven Maastricht en de luchtvrachtsector eveneens in hoeverre de luchthaven Maastricht een oplossing biedt om de vrachtmarkt voor Nederland te behouden en waar mogelijk te versterken.