

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

3214

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «AirBridgeCargo verkiest Luik boven Schiphol als Europese hub»* (ingezonden 20 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 september 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten: AirBridgeCargo verkiest Luik boven Schiphol als Europese hub¹, AirBridgeCargo kiest Luik als alternatief voor Schiphol², en Deal tussen KLM en AirBridgeCargo redt honderd banen op Schiphol?³

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u ervan dat het bedrijf Volga-Dnepr Group met haar dochters AirbridgeCargo en CargoLogicAir voortaan circa dertig vluchten per week zal gaan uitvoeren vanaf de Belgische luchthaven en niet meer vanaf Schiphol?

Antwoord 2

AirBridgeCargo heeft Luik weliswaar verkozen als luchthaven waar zij een Europese hub wil opzetten, maar heeft mij bevestigd daarnaast via Schiphol te blijven opereren.

Vraag 3

Welke bedrijven die actief zijn in de luchtvracht verplaatsen hun activiteiten of hebben hun activiteiten al eerder verplaatst naar het buitenland? Welke nadelen leverde dit op? Wat betekent dit voor ondernemers die mogelijk geen gebruik meer kunnen maken van luchtvracht vanuit Nederland? Is te becijferen welke schade dit oplevert?

¹ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/>, 18 juli 2018

² <https://www.luchtvaartnieuws.nl/>, 10 oktober 2017

³ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/>, 9 november 2017

Antwoord 3

Enkele vrachtmaatschappijen hebben hun operaties gedeeltelijk verplaatst naar andere luchthavens omdat zij het vorige IATA winterseizoen (2017/2018) minder slots op Schiphol hebben kunnen krijgen dan waarom zij verzocht hadden.

Dit levert onzekerheid op voor de vrachtsector op Schiphol, maar het is op dit moment niet mogelijk om de potentiële schade op betrouwbare wijze te becijferen. Om hier meer inzicht in te verkrijgen ben ik van plan om nader onderzoek te verrichten naar het belang en de economische bijdrage van luchtvracht voor Nederland.

Vraag 4

Welke invloed heeft het slot op Schiphol met de capaciteitsbeperking tot 500.000 vliegbewegingen dan wel het onvoldoende beschikbaar hebben van voldoende slots voor luchtvracht? Klopt het dat Luik profiteert van schaarste aan start- en landingsrechten (of slots) op Schiphol? Geldt dat ook voor Brussel of elders?

Antwoord 4

Als resultaat van een zorgvuldige afweging van belangen is er een capaciteitsbeperking afgesproken van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. De toenemende vraag naar slots op Schiphol heeft inderdaad gevolgen voor met name vrachtmaatschappijen die in het verleden geen historische rechten op slots hebben opgebouwd. Sinds het IATA Winterseizoen (2017/18) hebben enkele vrachtmaatschappijen hun operaties gedeeltelijk verplaatst naar andere luchthavens zoals Luik of Brussel, omdat zij niet alle slots op Schiphol konden verkrijgen waarom ze verzocht hadden.

Vraag 5

Wat is ondernomen, door wie en wat heeft u gedaan om dergelijke luchtvrachtactiviteiten op Schiphol te behouden?

Antwoord 5

Ik onderken het belang van de luchtvrachtsector voor de Nederlandse economie en realiseer me dat de schaarse capaciteit op Schiphol tot gevolg heeft dat verschillende vrachtmaatschappijen niet alle slots kunnen verkrijgen waarom zij verzoeken. Daarom onderzoek ik, binnen de kaders van de EU slotverordening, in samenspraak met de luchthaven Schiphol, de slotcoördinator ACNL en de sector de mogelijkheden om de beschikbare capaciteit van Schiphol optimaal vast te stellen en te verdelen.

In oktober jl. heeft mijn ambtsvoorganger in het belang van de vrachtsector de luchthaven Schiphol verzocht om tot een gedragen voorstel voor een lokaal richtsnoer voor slotsverdeling te komen. Het Coordination Committee Netherlands (CCN) heeft mij daarop in februari een lokaal richtsnoer ter goedkeuring voorgelegd. Zoals ik uw Kamer per brief van 15 juni heb meegedeeld (Kamerstuk 29 655, nr. 329) heb ik dat lokaal richtsnoer niet kunnen goedkeuren omdat er met invoering een risico zou kunnen ontstaan van overschrijding van het afgesproken jaarlijkse maximum van 500.000 vliegbewegingen tot en met 2020. Daarbij heb ik aangegeven welwillend tegenover een aangepast voorstel voor een lokaal richtsnoer van het CCN te staan.

Vraag 6

Wanneer ontvangt de Kamer de gecorrigeerde local rule en wanneer komt er eindelijk zicht op voldoende ruimte voor luchtvracht?

Antwoord 6

Zoals ik in antwoord op vraag 5 heb aangegeven, heb ik eerder een voorstel voor een lokaal richtsnoer (local rule) voor de luchthaven Schiphol ten behoeve van de vrachtsector moeten afkeuren vanwege het risico van overschrijding van het afgesproken maximum van 500.000 bewegingen bij toepassing van het lokaal richtsnoer.

Ik heb vernomen dat een werkgroep van het CCN eind juli bijeengekomen is om het lokaal richtsnoer zodanig aan te passen dat dit risico wordt weggenomen.

Als deze aangepaste versie van het lokaal richtsnoer door het CCN wordt aanvaard en aan mij ter goedkeuring wordt voorgelegd, kan ik overgaan tot toetsing ervan.

Ik wacht de uitkomst van dat proces met belangstelling af.

Vraag 7

Is er nu zicht op eventueel verlies van banen, tegen de achtergrond dat in november 2017 door het dreigende vertrek van AirBridgeCargo een ontslag van ruim honderd banen bij vrachtafhandelaar Menzies voorkomen werd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, om hoeveel banen gaat het? Wat is de rol van de vakbonden hierin?

Antwoord 7

Ik heb op dit moment geen indicaties van mogelijk verlies van banen in de vrachtsector.

Vraag 8

Hoe rijmt u banen- en connectiviteitsverlies met de tekst uit het regeerakkoord over «een goede luchthaven Schiphol, <...> is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats»?

Antwoord 8

Zoals ik in antwoord op vraag 7 heb aangegeven, heb ik op dit moment geen indicaties van mogelijk banenverlies in de vrachtsector. Zoals ook in het regeerakkoord is aangegeven zijn er uitdagingen die we gezamenlijk zullen moeten oppakken, waarbij de sector door de inzet van slimmere en schone vliegtuigen ruimte kan creëren voor de groei van het aantal vluchten.

Vraag 9

Bent u van mening dat luchtvracht essentieel onderdeel is van de faciliteiten die Schiphol te bieden heeft en dat beperking daarvan schade aan onze economie kan berokkenen? Wat is uw visie op luchtvracht vanaf Schiphol in het algemeen? Welke rol speelt luchtvracht in relatie ander mainportgebonden luchtverkeer, zoals transferspassagiers, intercontinentale of zakelijke bestemmingen?

Antwoord 9

Ik onderken het economisch en maatschappelijk belang van de luchtvracht en aanverwante activiteiten voor de positie van Schiphol. Luchtvracht levert een bijdrage aan de netwerkqualiteit van Schiphol en aan het rendabel maken van haar internationale verbindingen, omdat vracht zowel in vrachttoestellen als in de buik van passagierstoestellen kan worden vervoerd. Hiermee versterken het internationale passagiers- en vrachtvervoer elkaar en levert het luchtvrachtvervoer een belangrijke bijdrage aan het internationale netwerk van bestemmingen dat op Schiphol beschikbaar is.

Zoals ik in antwoord op vraag 3 heb aangegeven, ben ik van plan nader onderzoek te verrichten naar de economische bijdrage van luchtvracht voor Nederland. Mede op basis van de uitkomsten van dat onderzoek wil ik mijn luchtvrachtbeleid in de nieuwe Luchtvaartnota waar nodig herijken.

Vraag 10

In hoeverre kan Maastricht Aachen Airport een alternatief zijn om banen in ieder geval binnen Nederlands grondgebied te behouden?

Antwoord 10

Zoals in antwoorden op eerdere Kamervragen van het lid Dijkstra over Maastricht Aachen Airport (MAA) is aangegeven (Aanhangsel van de handelingen nummer 622, vergaderjaar 2017–2018) is MAA in de discussie over de slotschaarste voor vracht op Schiphol nadrukkelijk genoemd als mogelijk alternatief voor een deel van de vracht op Schiphol.

Ik heb ACN, Evofenedex en verschillende vrachtmaatschappijen eerder ook opgeroepen om de luchthaven van Maastricht als serieus alternatief voor Schiphol te overwegen. Dat heeft ertoe geleid dat de luchthaven in samenwerking met de luchtvrachtsector heeft verkend in hoeverre zij een oplossing kan bieden om de vrachtmarkt voor Nederland te behouden en waar mogelijk te versterken binnen de groei ruimte die MAA nog heeft op basis van de

huidige gebruiksvergunning. Hieruit is gebleken dat de beschikbaarheid van een baan van 2.750 meter essentieel is om iets in deze kwestie te kunnen betekenen. Dat is ook één van de overwegingen geweest om het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte van 2.750 meter voor startend vrachtverkeer op MAA vanaf eind 2017 toe te staan. De luchthaven is hiermee aantrekkelijker geworden voor de luchtvrachtsector, omdat vrachtvliegtuigen daarmee een grotere non-stop afstand kunnen afleggen en meer vracht kunnen meenemen.

Daartegenover staat wel dat MAA – in tegenstelling tot Schiphol – in de nacht gesloten is. Uiteindelijk is het aan de luchtvaartmaatschappijen om een afweging te maken op welke luchthaven zij willen opereren.