

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

600

Vragen van de leden **Kröger** en **Van der Lee** (beiden GroenLinks) aan de Minister-President, de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Rutte in gesprek met Alibaba over Europees distributiecentrum»* (ingezonden 18 oktober 2018).

Antwoord van Minister **Wiebes** (Economische Zaken en Klimaat) mede namens de Minister-President en Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 12 november 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Rutte in gesprek met Alibaba over Europees distributiecentrum»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Klopt het dat u in augustus een hoge delegatie van het Chinese handelsplatform Alibaba heeft ontvangen? Klopt het dat u de delegatie heeft ontvangen om u hard te maken voor de vestiging van een distributiecentrum in Beek bij het vliegveld Maastricht-Aachen?

Klopt het dat het distributiecentrum daar zou kunnen uitgroeien tot 380.000 vierkante meter? Klopt het ook dat er nog niet bekend is hoeveel banen het distributiecentrum zou kunnen opleveren? Deelt u de verwachting van economen dat het waarschijnlijk niet tot veel banen zal leiden, omdat er tegenwoordig heel veel, geautomatiseerd is in distributiecentra?²

Antwoord 2 en 3

Ik kan bevestigen dat er in augustus jl. contact is geweest tussen de Minister-President en vertegenwoordigers van Alibaba. Het kabinet spreekt regelmatig met een groot aantal bedrijven over hun (mogelijke) activiteiten in Nederland. Het is niet aan het kabinet om informatie uit de gesprekken met individuele bedrijven openbaar te maken, omdat deze veelal bedrijfsvertrou-

¹ NOS.nl, 13 oktober 2018 (<https://nos.nl/artikel/2254584-rutte-in-gesprek-met-alibaba-over-europees-distributiecentrum.html>)

² Website 1Limburg, 13 oktober 2018 (<https://www.1limburg.nl/niet-veel-banen-door-eventuele-komst-alibaba>)

welijk van aard is. Een bedrijf moet er op kunnen rekenen dat informatie die in vertrouwen met de overheid wordt gedeeld ook vertrouwelijk blijft. Ik wil dan ook niet in deze fase speculeren over zaken als de mogelijke grootte, zowel in banen als in oppervlak, van een mogelijke investering.

Vraag 4

Bent u er voorstander van dat slechts één handelsplatform mondiaal goederen in 72 uur kan leveren? Zo ja, waarom? Deelt u de mening dat we als kenniseconomie niet op dit soort logistieke giganten moeten focussen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De verantwoordelijkheid van de overheid is om de randvoorwaarden en kaders te definiëren, onder meer door wet- en regelgeving over mededinging, waarbinnen bedrijven kunnen opereren. Het is vervolgens aan bedrijven zelf om daarbinnen invulling te geven aan hun bedrijfsmodel, strategie en activiteiten.

Vraag 5 t/m 8

Wat worden de milieukosten van de eventuele komst van de Chinese handelsgigant? Hoe intensief zal deze vliegtuigen in gaan zetten? Deelt u de mening dat de komst van het distributiecentrum in alle waarschijnlijkheid de luchtvaart alleen maar verder zal laten groeien? Deelt u de mening dat de komst van dit distributiecentrum niet wenselijk is in het kader van de Nederlandse CO₂-reductiedoelen?

Is er zicht op de hoeveelheid extra vliegbewegingen waartoe een dergelijk distributiecentrum zal leiden? Wat betekent dit voor de omwonenden? Is er zicht op de hoeveelheid extra geluidsoverlast die een dergelijk distributiecentrum zal veroorzaken? Wordt er rekening gehouden met het feit dat vrachtvliegtuigen vaak groot, zwaar en oud zijn en daarmee extra vervuילend en lawaaiig? Tot hoeveel extra ultrafijnstof leidt dit en wat betekent dit voor de gezondheid van de omwonenden?

Tot hoeveel extra vrachtwagenbewegingen leidt de potentiële komst van het distributiecentrum in de omgeving en op de omliggende snelwegen? Leidt die tot extra files? Tot hoeveel extra luchtvervuiling leidt die? Wat betekent die voor de gezondheid van de omwonenden?

Worden deze verkeerderelateerde milieueffecten onderzocht en betrokken bij een besluit? Is er voor de vestiging van een dergelijk distributiecentrum een milieueffectrapportage nodig?

Antwoord 5 t/m 8

Op deze vragen is niet in detail te antwoorden. In algemene zin geldt dat als sprake zou zijn van extra vliegtuigbewegingen, deze moeten passen binnen de kaders van de vergunningen die luchthavens bezitten. Indien een nieuwe vergunning noodzakelijk zou zijn, dan zal op dat moment daarvoor een separaat besluitvormingstraject noodzakelijk zijn. In dat traject zullen dan ook alle effecten (milieu, economie etc.) in beeld gebracht moeten worden, op basis waarvan een afweging gemaakt zal worden.

Vraag 9 en 10

Wat doet u met de constatering en aanbevelingen uit het rapport «Mainports voorbij» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur?³ Deelt u met de Raad de constatering dat Schiphol en de Rotterdamse haven niet langer de motor van de Nederlandse economie vormen en dat een apart «mainportbeleid» daarom niet langer nodig is? Wat doet u met de aanbevelingen uit dit rapport?

Deelt u de mening dat het, gezien het feit dat mainports in de toekomst steeds minder economische voordelen opleveren en ook grote milieukosten met zich meebrengen, niet verantwoordelijk is om de pijlen te richten op een nieuwe potentiële «mainport» als Maastricht-Aachen Airport? Zo nee, waarom niet?

³ Website Rli, juli 2016 (https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_mainports_voorbij_voor_website.pdf)

Antwoord 9 en 10

Naar aanleiding van het RLI-rapport is er een kabinetsreactie naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 24 691, nr. 127). Ook het huidige kabinet ziet de bepleite samenhang in het advies als ondersteuning van het beleid. Doorzetten van gericht beleid voor de zee- en luchthavens blijft voor het kabinet een belangrijk element in een duurzame ontwikkelstrategie voor Nederland. De mainports vormen een kritische basisinfrastructuur voor een goede bereikbaarheid van Nederland en zijn een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven die bijdragen aan onze toekomstige economische ontwikkeling. Een goede koppeling tussen de mainports, brainport, greenports, de digitale hub en de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is van cruciaal belang om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Aangezien er meer factoren zijn die bepalend zijn voor de aantrekkingskracht van Nederland voor vestiging van internationale opererende bedrijven, is het belangrijk de aantrekkingskracht van Nederland in samenhang te blijven bekijken. Kwaliteiten als de aantrekkelijkheid van de woonomgeving worden belangrijker. In het kader van de Luchtvaartnota zal bezien worden wat een optimale mix kan zijn vanuit een brede benadering van welvaart. Het kabinet blijft via de verschillende trajecten inzetten op een verdere versterking van deze ruimtelijk economische samenhang. Daarbij worden alle relevante belangen van betrokken partijen (sector, bewoners, milieu, economie etc.) zorgvuldig gewogen. Specifiek voor Maastricht Aachen Airport geldt dat het kabinet deze niet ziet als nieuwe potentiële mainport. Wel is Maastricht Aachen Airport een belangrijke factor in de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg en de internationale bereikbaarheid van de Euregio. Ook heeft de luchthaven een belangrijke functie in het faciliteren van vrachtvervoer in Nederland, onder andere ter ondersteuning van Schiphol.

Vraag 11

Is er overleg met België over de gevolgen van het potentiële extra vliegverkeer over Nederlands grondgebied – Margraten in het specifiek – in het geval dat het distributiecentrum niet naar Beek maar naar Luik gaat? Zou de potentiële vestiging van het distributiecentrum in Luik een reden zijn om de overeenkomst met België met betrekking tot het overvliegen van Margraten te heroverwegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Uw Kamer is op 31 augustus 2017 geïnformeerd over het overleg dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft met de Belgische overheid en de Belgische luchtverkeersleiding over het beperken van de hinder van vliegverkeer naar de luchthaven van Luik voor het luchtruim boven Eijsden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016 – 2017, Aanhangselnummer 2593). De in 2013 doorgevoerde luchtruimwijziging is gedaan om veiligheidsredenen, welke nog steeds valide zijn. Een heroverweging van de afspraken met België is op dit moment dan ook niet aan de orde. Uw Kamer wordt binnenkort nader geïnformeerd over de voortgang in het dossier Eijsden.

Vraag 12

Bent u bereid om de potentiële vestiging van een Europees distributiecentrum in Nederland te heroverwegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

In zijn algemeenheid staat het kabinet positief tegenover investeringen in distributiecentra. In lijn met het regeerakkoord en de doelstellingen van de topsector logistiek, richten we ons daarbij op bedrijven die echt een toegevoegde waarde hebben. Zorgvuldige ruimtelijke inpassing en het gericht accommoderen van bijbehorende goederenstromen zijn daarbij randvoorwaarden. Dit levert Nederland toegevoegde waarde, bijvoorbeeld in termen van logistiek en werkgelegenheid op. Nederland heeft, als het gaat om logistieke activiteiten, van oudsher een topospositie in Europa. Nederland is met zijn unieke geografische ligging, de slimme logistieke sector, de mainports Rotterdam en Schiphol en zijn goede infrastructurele verbindingen met het achterland dé Gateway to Europe. Deze hoogwaardige en efficiënte logistieke functie in Nederland, mede gebaseerd op schaal- en scopevoordelen, biedt voor alle Nederlandse en in Nederland opererende bedrijven een

faciliteit voor (internationale) handel en is een belangrijke pijler onder een aantrekkelijk vestigingsplaatsklimaat.

Het kabinet zet met de Topsector Logistiek in op verdere versterking van de internationale concurrentiekracht van Nederland met een pakket samenhangende acties. Het gaat hierbij niet om enkel het vervoeren van meer goederen, maar om dit slim en duurzaam te doen en tegelijkertijd meer te verdienen met een hoogwaardig logistiek systeem. Het gericht afwikkelen van fysieke goederenstromen in Nederland en de meer hoogwaardige logistieke functies (ketenregie) zijn met elkaar verweven.