

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

3132

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Schiphol speelt tweede viool vrachtnet AF – KLM»* (ingezonden 14 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 juni 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2312.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schiphol speelt nu tweede viool in vrachtnet AF-KLM»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

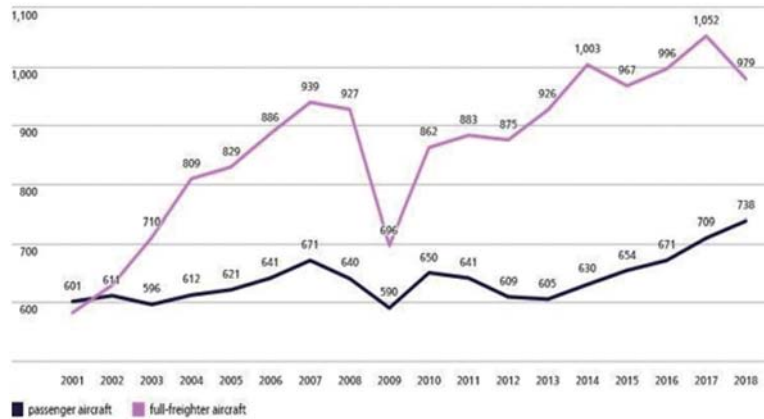
Herkent u de forse teruggang van luchtvrachtvolume vanaf Schiphol? Wat is de trend in de wereldwijde luchtvracht? Wat is de trend met vracht op andere Europese vliegvelden? Wat is de trend met vracht op Schiphol?

Antwoord 2

Het vervoerde tonnage vracht op Schiphol bedroeg in 2018 1,72 miljoen ton. Dit was 2,5% minder dan in 2017. Daarbij is het aantal vliegtuigbewegingen met vrachttuostellen via Schiphol in 2018 afgenomen met 10,4% maar het aantal vliegtuigbewegingen met passagierstoestellen toegenomen met 1%. Dit verschil is mede te verklaren door de verbeterde beladingsgraden en een efficiënter gebruik van de vrachtcapaciteit van de belly's in passagierstoestellen. Uit de volgende grafiek blijkt dat er sinds 2001 met bepaalde fluctuaties een positieve trend waarneembaar is in het totaal aantal ton vracht dat via Schiphol vervoerd is met vrachttuostellen en passagierstoestellen.

¹ Nieuwsblad Transport, 6 maart 2019 (<https://www.nieuwsbladtransport.nl/luchtvracht/2019/03/06/schiphol-speelt-nu-tweede-viool-in-vrachtnet-af-klm/?gdpr=accept>)

Tonnen vracht (x 1.000) Schiphol 2001–2018:



De vrachtcijfers van IATA geven een indicatie van de trend in wereldwijde luchtvracht. Hieruit blijkt dat het aantal FTKs (Freight & Mail Tonne Kilometres) van de bij IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen in 2017 steeg met 9,7% en in 2018 met 4,1%. Dit aantal zal naar verwachting in 2019 met 2% stijgen (bron: website IATA).

De trend op andere Europese luchthavens valt af te lezen uit onderstaande grafiek. Deze geeft het verschil aan tussen het totaal percentage vervoerde vracht in 2017 en 2018 op de 10 Europese luchthavens met de meeste vervoerde vracht in tonnen (bron: Schiphol). Hieruit blijkt dat Schiphol in 2018 haar positie van derde vrachtluchthaven van Europa heeft behouden.

Ranking			2018	Compared to 2017 in %
1	Frankfurt	FRA	2,087	- 1.1%
2	Paris Charles de Gaulle	CDG	1,987	- 1.2%
3	Amsterdam	AMS	1,716	- 2.5%
4	London Heathrow	LHR	1,685	- 0.8%
5	Istanbul Atatürk	IST	1,237	9.6%
6	Leipzig	LEJ	1,210	7.0%
7	Luxembourg	LUX	895	- 0.3%
8	Liège	LGG	872	21.6%
9	Cologne/Bonn	CGN	845	2.7%
10	Milan Malpensa	MXP	558	- 3.2%

Vraag 3

Hoe keren we de verdere aftakeling van luchtvracht vanaf Schiphol? Is deze neergaande lijn te wijten aan het beperkt aantal beschikbare slots en landingsrechten op Schiphol? Hoe waarborgen we het strategisch belang van luchtvracht vanaf onze mainport? Waarom is dit strategisch eigenlijk belangrijk?

Antwoord 3

Uit de cijfers blijkt geen structurele daling van het luchtvrachtvolume dat vanaf Schiphol vervoerd wordt. Het is ook niet mogelijk om een rechtstreeks verband te leggen tussen het totale luchtvrachtvolume dat via Schiphol vervoerd wordt en de daarvoor per land beschikbare landingsrechten. De tot en met 2020 afgesproken grens van 500.000 vliegbewegingen voor Schiphol heeft wel tot gevolg dat dat er nu al sprake is van een schaarste aan slots voor alle luchtvaartmaatschappijen omdat die grens nu al bereikt wordt. Ik onderken het strategisch belang van de luchtvrachtsector voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid. Daarom onderzoek ik met Schiphol, de slotcoördinator ACNL, en de sector alle mogelijkheden om binnen de kaders van de EU slotverordening de beschikbare capaciteit van Schiphol zo optimaal mogelijk te laten vaststellen en te verdelen over alle gebruikers, waaronder de vrachtmaatschappijen.

Vraag 4

Herkent u het gegeven dat er steeds meer vrachtluchten uitwijken? Herkent u het gegeven dat vracht bijvoorbeeld voortaan eerst per vrachtauto naar Duitsland gaat en dan daarvandaan per vliegtuig naar andere bestemmingen, dus vanaf vliegvelden waar wel ruimte beschikbaar is? Met welke vliegvelden moet Schiphol eigenlijk concurreren, welke luchtvrachtmaatschappijen gebruiken Schiphol en valt er iets te zeggen over routes?

Antwoord 4

De toenemende schaarste aan slots op Schiphol heeft er mede toe geleid dat het aantal vrachtbewegingen via Schiphol in 2018 met 10% is gedaald en dat er vrachtluchten uitwijken naar andere luchthavens zoals Brussel en Luik. In Europa wordt luchtvracht binnen de relevante markt grotendeels met vrachtauto's van en naar verschillende luchthavens vervoerd, waarvandaan het van en naar de gevraagde wereldwijde bestemmingen wordt gevlogen. Er is een lage drempel om uit te wijken naar een concurrerende luchthaven. De relevante markt van Schiphol voor luchtvracht beslaat heel Noordwest Europa. Dit betekent dat Schiphol op het gebied van luchtvracht vooral concurreert met de luchthavens in deze regio die zich richten op het vervoer van luchtvracht zoals Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Leipzig, Luxemburg, Luik en Keulen. Er zijn meer dan 30 vrachtluchtvaartmaatschappijen actief op Schiphol. Deze maatschappijen opereren via verschillende routes naar een wereldwijd netwerk aan bestemmingen.

Vraag 5

Hoeveel banen zijn gemoeid met de luchtvracht rondom Schiphol, zowel direct bij de afhandeling, als indirect zoals bijvoorbeeld partijen die afhankelijk zijn van de bloemenveiling en andere distributeurs? Kunt u cijfers hierover delen? Hoe worden de belangen van deze partijen meegewogen in de besluitvorming?

Antwoord 5

Uit een recent onderzoek van de Erasmus Universiteit in opdracht van Air Cargo Netherlands (ACN) blijkt dat de luchtvrachtactiviteiten op Schiphol een toegevoegde waarde van ruim 2 miljard euro genereren met een directe en indirecte werkgelegenheid van 25.000 werkzame personen (2017). Recentelijk heb ik opdracht gegeven tot onderzoek naar de huidige economische bijdrage van luchtvracht op Schiphol in termen van toegevoegde waarde en aantal banen alsmede een actualisatie van onderzoek uit 2015 naar de economische bijdrage van de totale luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op en rond Schiphol. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten nader inlichten zodra het naar verwachting voor de zomer van dit jaar is afgerond. De belangen van de vrachtsector worden meegewogen in de luchtvaartnota.

Vraag 6

Welk percentage van het aantal beschikbare slots kunnen we speciaal vastleggen voor luchtvracht? Wat is de status van de local rule? Welke afspraken zijn met de sector gemaakt? Wanneer ligt er besluitvorming voor waar de Kamer een rol in kan spelen?

Antwoord 6

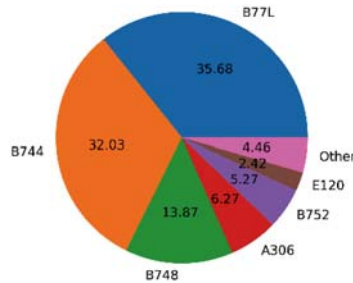
Op grond van de vigerende regels van de EU slotverordening is het niet mogelijk een specifiek aantal beschikbare slots vast te leggen voor het vervoer van luchtvracht met vrachttoestellen. Ik heb uw Kamer per brief van 23 april 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 358) geïnformeerd dat ik het lokaal richtsnoer goedgekeurd heb voor het IATA Winterseizoen 2019/2020 tot en met het IATA Zomerseizoen 2021. Het lokaal richtsnoer zal per 31 augustus 2019 in werking treden omdat de voorbereidingen voor het winterseizoen eerder beginnen.

Vraag 7

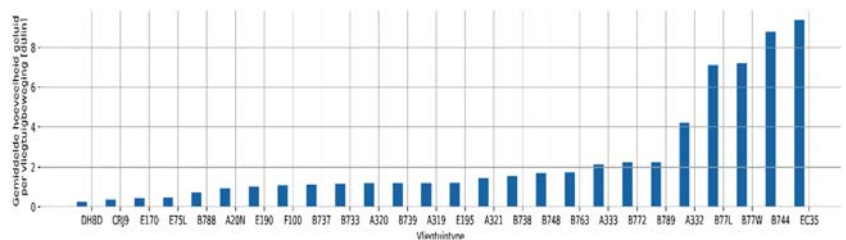
Kunt u iets zeggen over de vliegtuigen die vrachtmaatschappijen gebruiken? Kent u de B747-8F, die aanzienlijk stiller is dan vroeger? Hoe staat het met de geluidsbelasting van vrachtvliegtuigen ten opzichte van passagierstoestellen?

Antwoord 7

Uit onderstaande figuur blijkt welke toestellen specifiek worden ingezet voor luchtvrachtvervoer (bron: Schiphol, 2018). Daaruit blijkt dat de B747-8F (in de figuur: B748) op Schiphol bijna 14% uitmaakt van de vliegtuigen die specifiek worden ingezet voor vrachtvervoer («full freighters»). De meest gebruikte vliegtuigtypen voor vrachtvervoer zijn de B777 (in de figuur: B77L) en de B747-400 (in de figuur: B744). Samen nemen ze ruim twee derde van de vrachtluchten voor hun rekening.



In onderstaande figuur is de gemiddelde hoeveelheid geluid per vliegtuigbeweging per vliegtuigtype opgenomen. Daaruit blijkt dat de B748 aanzienlijk minder geluid produceert dan de B77L en de B744.



De hoeveelheid geluid die het vliegverkeer op Schiphol in 2018 heeft geproduceerd, is voor ruim 82% afkomstig van passagiersvervoer, voor bijna 12,5% van vrachtvervoer en voor 5,5% van General Aviation (bron: Schiphol, 2018).

Vraag 8

Hoe staat het met de uitwerking van de vliegtaks? Hoe wordt voorkomen dat vracht onevenredig getroffen wordt?

Antwoord 8

Er wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd door CE Delft naar varianten van een vliegbelasting waarbij ook een belasting op vrachtvliegtuigen wordt betrokken. Daarbij wordt dezelfde methodologie gebruikt als bij het eerdere onderzoek naar een vliegbelasting van CE Delft, dat uw Kamer heeft ontvangen als bijlage bij Kamerbrief Fiscale vergroening van 29 juni 2018 (Kamerstuk 32 140, nr. 47). Ook de effecten op de vrachtsector zullen hierin worden belicht. Naar verwachting wordt dit aanvullende onderzoek binnenkort afgerond.

Het wetsvoorstel inzake de vliegbelasting zal voor de zomer aan de Tweede Kamer worden gestuurd.

Vraag 9

Herkent u het dilemma dat Russische en nu wellicht Amerikaanse vrachtluchten (Kalitta) hun slot kwijtraken, maar er vervolgens sancties zijn opgelegd aan Nederlandse partijen? In hoeverre zetten andere landen machtsmiddelen in? Zijn wij niet naïef?

Antwoord 9

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Kalitta heeft op 29 januari 2019 een formele klacht ingediend bij het Amerikaanse Department of Transport («DoT») met het verzoek om sancties of andere maatregelen tegen Nederland, Schiphol en ACNL te nemen omdat Kalitta niet alle slots verkregen had waarom zij verzocht had voor het IATA winterseizoen 2018/19. Deze klacht is

echter op 1 mei 2019 door het DoT afgewezen. Het komt voor dat landen impliciet druk uitoefenen door een verband te leggen tussen de bilateraal overeengekomen verkeersrechten en slots. In dergelijke gevallen wordt toegelicht dat deze relatie er niet is en dat het aan de luchtvaartmaatschappijen zelf is om alternatieve oplossingen te vinden om slots te verkrijgen. De overheid speelt hierbij een faciliterende rol.