

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

### 1942

Vragen van het lid **Elias** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *landingsbeperkingen voor vrachtvliegtuigen op Schiphol* (ingezonden 23 april 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 mei 2014).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Nederland is te klein voor protectionistische luchtvaart»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Komt het voor dat toestemming wordt geweigerd aan maatschappijen om met vrachtvliegtuigen te landen op Schiphol, omdat Nederland het verstrekken van landingsrechten niet van toegevoegde waarde vindt?

#### Antwoord 2

Voor luchtverkeersrechten geldt in de eerste plaats dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen maatschappijen die binnen de Europese Unie zijn gevestigd en maatschappijen die daar buiten gevestigd zijn. Voor EU maatschappijen geldt dat zij zonder enige beperkingen in verkeersrechten binnen Europa vracht mogen vervoeren. Luchtvaartmaatschappijen die buiten de EU zijn gevestigd, moeten een zogenaamde routevergunning aanvragen bij mijn ministerie. Deze routevergunning wordt in beginsel altijd toegekend indien hierover in het bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en het land van herkomst van de betreffende luchtvaartmaatschappij afspraken zijn gemaakt (het zogenaamde geregeld luchtvervoer). Deze luchtvaartverdragen gaan in principe uit van reciprociteit. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappijen die in het andere land zijn gevestigd vergelijkbare verkeersrechten krijgen als de in Nederland gevestigde maatschappijen die naar het betreffende land vliegen. Hoe liberaal deze afspraken over verkeersrechten zijn hangt dus niet alleen af van Nederland maar ook van het land waarmee het verdrag is gesloten.

<sup>1</sup> Het Financiële Dagblad, 22 april 2014

Daarnaast is het mogelijk dat luchtvaartmaatschappijen ook buiten het luchtvaartverdrag om een routevergunning aanvragen (het zogenaamde ongeregeld luchtvervoer). In die situatie maak ik per geval een belangenafweging gebaseerd op de uitgangspunten van de Luchtvaartnota (2009), de Beleidsregel vergunningen voor geregeld en ongeregeld vervoer en de Vergunningennota Luchtvaart. In die belangenafweging wordt, conform de wijze zoals aangegeven in de vergunningennota en de beleidsregel onder meer gekeken naar de luchtvaartpolitieke relatie met het land van herkomst van de luchtvaartmaatschappij en de vraag of er nadelige effecten uit toekenning voortvloeien voor de netwerkkwaliteit van het bestaande geregelde vervoer van, naar, en via Nederland. Het kan dus, afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, voorkomen dat op basis van de belangenafweging in een beperkt aantal gevallen toestemming geweigerd wordt aan luchtvaartmaatschappijen om met vrachtvliegtuigen op Schiphol te opereren.

Overigens merk ik op dat er op Schiphol sprake is van een ruim aanbod van vrachtluchten. Er zijn ca. 25 luchtvaartmaatschappijen op Schiphol actief die met vrachtvliegtuigen opereren.

#### Vraag 3

Is het correct dat vrachtluchten, in tegenstelling tot passagiersvluchten, niet primair bijdragen aan de spilfunctie van Schiphol en dus geen direct gevaar vormen voor de positie van binnenlandse luchtvaartmaatschappijen?

#### Antwoord 3

Deze stelling onderschrijf ik niet. Zowel vrachtluchten uitgevoerd met full freighter toestellen als passagiersvluchten kunnen in potentie bijdragen dan wel afbreuk doen aan de netwerkkwaliteit en spilfunctie van Schiphol. Daarbij dient men zich te realiseren dat een groot deel van de luchtvracht wordt vervoerd in het ruim (de «belly») van passagiersvliegtuigen. Deze bellyvracht kan in belangrijke mate bijdragen aan de rentabiliteit van passagiersvluchten. Minder vracht kan de rentabiliteit van bepaalde passagiersvluchten onder druk zetten en leiden tot het opheffen daarvan. Er kan dus, afhankelijk van de specifieke details van een aanvraag, wel degelijk een risico optreden voor de netwerkkwaliteit. Dit maakt een specifieke case-by-case belangenafweging dan ook altijd noodzakelijk.

#### Vraag 4

Kunt u een schatting maken hoeveel vrachtverkeer door de huidige regelgeving genoodzaakt is om uit te wijken naar bijvoorbeeld België of Duitsland? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Deze inschatting is lastig te maken. Ik heb alleen inzicht in de verzoeken die worden gedaan voor uitbreiding van verkeersrechten (geregeld of ongeregeld) naar Nederland. Ik heb geen inzicht in de verzoeken voor verkeersrechten die worden gedaan in andere landen, zoals België en Duitsland. Evenmin heb ik inzicht in hoe deze landen deze verzoeken beoordelen en of ook daar in specifieke gevallen verkeersrechten niet zijn toegekend.

#### Vraag 5

Bent u bereid om met de relevante partijen om tafel te gaan zitten om te bezien of de bestaande voorwaarden voor vrachtluchten versoepeld kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Ik ben altijd bereid om met de relevante partijen uit de luchtvrachtsector te overleggen over het huidige afwegingskader voor het toekennen van routevergunningen. In maart van dit jaar hebben ambtenaren van mijn ministerie al tijdens een vergadering van Air Cargo Netherlands (ACN) het afwegingskader dat wordt gebruikt bij de beoordeling van verzoeken om verkeersrechten toegelicht. Bij dit overleg was ook de belangenorganisatie EVO aanwezig. Tijdens het overleg is aan de aanwezigen het aanbod gedaan om mee te denken over een nadere uitwerking van het afwegingskader wat wordt gebruikt bij de beoordeling van vergunningen voor vrachtvervoer.