Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/247307

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afdeling Internationale Bereikbaarheid

Beslistermijn
27-09-2024

Bijlage(n)
3

Aan Minister

nota

Uitkomsten KiM-onderzoek luchtvracht en vervolgacties

Aanleiding

Deze nota informeert u over de uitkomsten van het KiM-onderzoek *De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland* dat op 3 september jl. is gepubliceerd. Aan de hand daarvan zal IenW met de vrachtsector verder verkennen hoe de positie van de Nederlandse luchtvrachtsector versterkt kan worden.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met het versturen van het KiM-onderzoek aan de Tweede Kamer met bijgevoegde Kamerbrief. In de Kamerbrief geeft u aan dat het ministerie zich kan vinden in de uitkomsten van het onderzoek. In deze brief informeert u de Kamer ook over onze reactie op het op 19 juli jl. ontvangen voorstel van Schiphol voor een vrachtpool en over de voorgenomen vervolgacties. Hiermee kunt u de motie Koerhuis[1] over de vrachtpool afdoen.

Kernpunten

Hieronder vindt u de uitkomsten van het KiM-onderzoek in hoofdlijnen. De uitgebreide uitkomsten staan in bijgaande Kamerbrief vermeld.

- De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens is in gewicht beperkt van omvang maar in waarde vergelijkbaar met de totale waarde van goederen die via de binnenvaart worden vervoerd.
- Luchtvrachtvervoer groeit de komende 20 jaar wereldwijd.
- De rol van de luchthaven als luchtvrachthub komt de komende tijd mogelijk onder druk te staan als het aantal passagiersvluchten blijft stijgen en het aantal slots op Schiphol gelijk blijft of wordt verminderd.
- Als een deel van de vraag niet op Schiphol gefaciliteerd kan worden, dan zal dat deel naar elders verdwijnen.
- Voor de import en export als gevolg van de handel, logistiek en productie in Nederland is luchtvracht van betekenis.
- De vraag is of deze activiteiten verdwijnen wanneer het luchtvrachtaanbod naar elders verschuift. Dat is pas aan de orde als bijvoorbeeld ook de fiscale omstandigheden veranderen, markten verschuiven, of faciliteiten verouderd raken.

[1] Kamerstuk 31936, nr. 1008 MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S. voorgesteld 21 december 2022

Voorstel vrachtpool

- Op vrijdag 19 juli jl. heeft IenW een voorstel ontvangen van Schiphol over het reserveren van slots voor vrachtvluchten (verder: vrachtpool) met een verzoek tot juridische beoordeling. Aanleiding is een daling van het aantal slots waar de vrachtsector historische aanspraak op kan maken.
- Uit onze juridische beoordeling volgt dat het afschermen van toegang tot infrastructuur voor een bepaald type verkeer, zoals Schiphol voorstelt, niet in lijn is met de EU-slotverordening. De beschikbare capaciteit moet worden vastgesteld door een maximumaantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer en niet door het vaststellen van een minimale omvang voor een gewenst type handelsverkeer (in dezen: vrachtoperaties).
- IenW heeft Schiphol eind juli mondeling geïnformeerd over de uitkomsten van onze juridische beoordeling. Passage niet relevant voor het Kamerstuk.
- Omdat het volgens huidige regelgeving niet kan, blijft Nederland zich bij de Commissie inzetten om dit wel mogelijk te maken, omdat we het belang van behoud van vrachtoperaties op Schiphol delen. In de tussentijd staan we open voor andere oplossingen en leveren daar onze bijdrage aan.
- In december 2022 heeft de Kamer een motie van kamerlid Koerhuis[2] aangenomen om in gesprek met de vrachtsector te onderzoeken hoe een vrachtpool opgezet kan worden. Deze motie kan worden afgedaan.

Vervolgacties

- Naar aanleiding van het KiM-onderzoek zal IenW in samenspraak met verschillende belangrijke partijen uit de Nederlandse vrachtsector, waaronder Air Cargo Netherlands, Schiphol, KLM en Evofenedex, bekijken hoe we de positie van de luchtvrachtsector in Nederland nog meer kunnen versterken. Daarbij is het plan om over dat thema met die partijen in het voorjaar van 2025 een vrachttafel te organiseren.
- IenW blijft met de Europese Commissie in gesprek om nut en noodzaak voor aanpassing van de slotverordening (voor behoud van luchtvrachtoperaties) onder de aandacht te brengen. Daarnaast betrekken wij hen bij het zoeken naar alternatieve oplossingen in de tussenliggende periode.
- Wij blijven ook in overleg met de Nederlandse vrachtsector zoeken naar andere oplossingen. Schiphol en Air Cargo Netherlands (ACN) hebben meerdere maatregelen in kaart gebracht waar nu aan wordt gewerkt. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen zoals het verbeteren van de voorlichting richting vrachtsector en het opnemen van cargo als aanvullend criterium in de secundaire allocatiecriteria van de slotcoördinator (ACNL). We steunen hen hierin en waar nodig leveren we onze bijdrage.

Krachtenveld

De Nederlandse luchtvrachtsector is positief over ons (landzijdige en het luchtzijdige) luchtvrachtbeleid, maar heeft zich wel altijd zeer kritisch uitgelaten over het Hoofdlijnenbesluit Schiphol en de daaruit voortvloeiende krimp vanwege de verwachte impact daarvan op de vrachtsector. Wij verwachten dat de

[2] Kamerstuk 31936, nr. 1008 MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S. voorgesteld 21 december 2022

luchtvrachtsector positief zal reageren op het KiM-onderzoek, omdat dit op feiten gebaseerd is en de uitkomsten het economische belang van luchtvracht bevestigt.

De luchtvaartsector in brede zin is echter zeer verdeeld over de vrachtpool. Passage niet relevant voor het Kamerstuk. Schiphol en de luchtvrachtsector zijn voorstander van een vrachtpool. De luchtvrachtsector zal van IenW willen weten welke alternatieve oplossingen dan de vrachtpool we nastreven om vrachtvluchten te beschermen, zeker in combinatie met aanhoudende slotschaarste en mogelijk reductie.

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/247307

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afdeling Internationale Bereikbaarheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
3

Toelichting

Internationale/Europese context

De geplande herziening van de slotverordening laat al enige tijd op zich wachten. Het is niet bekend wanneer de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt. Zoals hierboven aangegeven zijn we in gesprek met de Europese Commissie over mogelijke andere tussentijdse oplossingen.

Politieke context

Het behoud van vrachtoperaties op Schiphol heeft de politieke aandacht. De Kamer is op meerdere momenten geïnformeerd dat het reserveren van capaciteit voor een bepaald verkeerssegment niet mogelijk is vanwege de huidige Europese regelgeving[3]. Dat is ook één van de redenen waarom we inzetten op herziening van de bestaande regelgeving. Ook in kader van de Balanced Approach-procedure is er aandacht voor de impact op vrachtoperaties op Schiphol. Hierover wordt u separaat geïnformeerd.

Communicatie

Schiphol heeft de vrachtpool in haar 8-puntenplan[4] aangekondigd. Zodra de Kamer geïnformeerd wordt dat het voorstel van Schiphol voor een vrachtpool niet mogelijk is, kan de media daar vragen over stellen.

Voorgaande ontwikkelingen

Schiphol wil al sinds 2020 een vrachtpool in het leven roepen maar heeft daar meerdere keren van afgezien vanwege bezwaren bij luchtvaartmaatschappijen Passag .

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

- Onder het kopje 'Voorstel vrachtpool' de volgende zin: Passage niet relevant voor het Kamerstuk.
- Onder het kopje 'Krachtenveld' de volgende zin: Passage niet relevant voor het Kamerstuk.
- Onder het kopje 'Toelichting' en het subkopje 'Voorgaande ontwikkelingen' de volgende passage: Passage niet relevant voor het Kamerstuk.

[3] Kamerstuk 29665, nr. 447 van 8 november 2022; Kamerstuk 22112 nr. 3542 van 11 november 2022; Kamerstuk 31936, nr. 1130 van 7 november 2023 en Kamerstuk 31936, nr. 1155 van 16 mei 2024

[4] https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/kiezen-voor-een-stiller-schoner-en-beter-schiphol/

Bijlagen

Volgnr.	Naam	Informatie
1	Kamerbrief	Over de uitkomsten van het KiM-onderzoek en de vervolgacties.
2	KiM-onderzoek	Het KiM-onderzoek dat op 3 september jl. is gepubliceerd.
3	KiM-brochure	Samenvatting van de belangrijkste uitkomsten.

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/247307

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afdeling Internationale Bereikbaarheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
3