

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

### 1507

Vragen van de leden **Hagen** en **Boulakjar** (beiden D66) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de berichten «3.000 lege vliegtuigen in België de lucht in om landingsrechten te behouden» en «Knotsgekke drempels in Europese lidstaten bemoeilijken treinreis»* (ingezonden 7 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) en Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 januari 2022).

#### Vraag 1 en 2

Kunt u uitgesplitst per luchtvaartmaatschappij aangeven hoeveel lege vliegtuigbewegingen zijn uitgevoerd vanaf en naar Nederlandse luchthavens van nationaal belang door vliegtuigmaatschappijen om zo hun (historische) slotrechten te behouden? Zo nee, bent u bereid dit nader te onderzoeken?<sup>1, 2</sup> Hebt u signalen ontvangen dat komende periode lege vliegtuigbewegingen zullen worden uitgevoerd als gevolg van de huidige pandemische situatie en/of daaruit volgende reisbeperkingen? Zo ja, kunt u dit eveneens uitsplitsen per luchtvaartmaatschappij en luchthaven?

#### Antwoord 1 en 2

Het ministerie heeft geen signalen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ontvangen dat er vanwege de pandemie met lege vliegtuigen gevlogen moet worden. De Nederlandse slotcoördinator heeft aangegeven dat op de drie gecoördineerde luchthavens in Nederland (Schiphol, Eindhoven en Rotterdam) leeg vliegen niet nodig is omdat het noodzakelijke percentage dat gevlogen moet worden eind deze maand al wordt behaald. Dat percentage is vastgesteld op 50% voor het lopende winterseizoen.

Dit verlaagde percentage mag niet losgezien worden van de extra mogelijkheid die de EU Slotverordening biedt om slots terug te geven aan de slotcoördinator als deze vanwege de pandemie niet gevlogen kunnen worden. Deze zogenaamde «Justified-Non-Use-of-Slots» (JNUS) zorgt er in

<sup>1</sup> RTL Nieuws, 5 januari 2021, 3.000 lege vliegtuigen in België de lucht in om landingsrechten te behouden ([www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/5278947/luchtvaartmaatschappij-corona-arilines-brussel-stuurt-3000-lege](http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/5278947/luchtvaartmaatschappij-corona-arilines-brussel-stuurt-3000-lege)).

<sup>2</sup> De Telegraaf, 5 januari 2021, Knotsgekke drempels in Europese lidstaten bemoeilijken treinreis ([www.telegraaf.nl/nieuws/595123451/knotsgekke-drempels-in-europese-lidstaten-bemoeilijken-treinreis](http://www.telegraaf.nl/nieuws/595123451/knotsgekke-drempels-in-europese-lidstaten-bemoeilijken-treinreis)).

combinatie met het verlaagde percentage voor dat er niet leeg gevlogen hoeft te worden om aanspraak te kunnen blijven maken op historische rechten. Die regels gelden ook voor het komende zomerseizoen 2022<sup>3</sup>. De Nederlandse slotcoördinator heeft laten weten dat in het lopende winterseizoen<sup>4</sup> het percentage «gevlogen slots» op Schiphol eind januari al rond de 62% uitkomt. Dat percentage bevat ook de «Justified-Non-Use-of-Slots» (JNUS). Lege vluchten zijn dus niet aan de orde voor de rest van het nog lopende winterseizoen om aanspraak te blijven maken op historische rechten. De slotcoördinator verwacht vergelijkbare percentages op de andere twee gecoördineerde luchthavens.

Het ministerie heeft geen inzage in de bezettingsgraden per luchtvaartmaatschappij en of per vliegtuigbeweging. Op basis van openbare data<sup>5</sup> is wel te zien dat de bezettingsgraden zijn toegenomen maar nog niet op het niveau van voor de pandemie zitten. Zo is het aantal passagiers op Schiphol in 2021 met circa 22% toegenomen ten opzichte van 2020. Het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol is in 2021 met 17% toegenomen ten opzichte van 2020. Als de jaarcijfers van 2021 worden vergeleken met die van voor de pandemie (2019) dan is te zien dat het aantal vliegtuigbewegingen gemiddeld 46% onder het niveau van voor de pandemie ligt. Het aantal passagiers ligt gemiddeld 64% onder het niveau van voor de pandemie.

### Vraag 3

Hoeveel van deze vluchten zijn te vervangen door treinreizen en welke investeringen in de infrastructuur zijn nodig om de trein hier een goed alternatief te laten zijn voor het vliegtuig?

### Antwoord 3

In het coalitieakkoord is opgenomen dat wordt ingezet op betere internationale (nacht)treinverbindingen, vluchten op korte afstand worden ontmoedigd en dat in Europa vervoer per trein zo snel mogelijk, zowel qua tijd als qua kosten, een goed alternatief wordt voor vliegen. De komende periode zal dit nader worden uitgewerkt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt in den brede aan het stimuleren van internationaal personenvervoer per trein, hiervoor verwijzen wij graag naar de laatste brief<sup>6</sup> hierover. In aanvulling daarop verwijzen wij ook naar de «Actieagenda Trein en Luchtvaart» die als doelstelling heeft om de internationale trein als alternatief voor en als aanvulling op het vliegtuig te bevorderen op zes bestemmingen; Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Wij zullen uw Kamer in de eerste helft van 2022 informeren over de stand van zaken rond deze Actieagenda.

### Vraag 4 tot en met 7

Kunt u aangeven wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot de zogenaamde slot-waiver?

Verwacht u dat dit voldoende blijkt om te voorkomen dat vliegtuigmaatschappijen lege vliegtuigbewegingen uitvoeren van en naar Nederlandse luchthavens, gezien de huidige pandemische situatie?

Hoe ziet u dat in het licht van het de aangekondigde verhoging van het gebruikspercentage van de slot-waiver naar 64% per maart 2022?

Bent u bereid hierover nader in gesprek te treden met de Europese Commissie om deze praktijk te voorkomen? En welke kansen liggen hier om, zoals de topman van Sunweb stelt, niet zo snel als kan weer gierend van start te gaan met vliegen, maar juist te zorgen voor alternatieven?

### Antwoord 4 tot en met 7

De Europese Commissie heeft half december 2021 schriftelijk kenbaar gemaakt voornemens te zijn om de huidige versoepelde regelgeving rond slots, de zogenaamde «slot relief rules», voort te zetten voor het komende zomerseizoen. Die versoepelde regelgeving maakt onderdeel uit van de EU

<sup>3</sup> Het zomerseizoen 2022 start de laatste zondag van maart (27 maart 2022) en loopt tot en met de laatste zaterdag van oktober (29 oktober 2022).

<sup>4</sup> Het lopende winterseizoen is op zondag 31 oktober gestart en loopt tot en met zaterdag 26 maart 2022.

<sup>5</sup> <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>.

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 950.

Slotverordening<sup>7</sup> en kan door middel van een zogenaamde «gedelegeerde handeling» door de Commissie periodiek worden verlengd. Deze bevoegdheid van de Europese Commissie is vastgelegd in de EU Slotverordening en verloopt eind februari dit jaar.

Op basis van data en gesprekken met stakeholders heeft de Europese Commissie het «use-it-or-lose-it»-percentage voor het komende zomerseizoen vastgesteld op 64%. Zoals hierboven aangegeven geldt voor het komende zomerseizoen ook de extra JNUS-bepaling. Bijvoorbeeld wanneer als gevolg van nationale maatregelen om de verspreiding van COVID-19 aan te pakken het reizen per vliegtuig ernstig wordt belemmerd, wordt met de extra JNUS-bepaling voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen zonder passagiers vluchten moeten blijven uitvoeren voor het behoud van historische rechten. Met deze combinatie van maatregelen zijn er voldoende waarborgen waardoor luchtvaartmaatschappijen niet genoodzaakt worden leeg te vliegen. Ik heb de Europese Commissie verzocht om spoedig meer duidelijkheid te geven over de mogelijkheden na het komende zomerseizoen en ervoor te zorgen dat de huidige COVID-19 bepalingen in de EU Slotverordening of vergelijkbare maatregelen in stand blijven om te voorkomen dat er leeg gevlogen moet worden vanwege de pandemie. Ik ben ook bereid om hierover het gesprek met de Europese Commissie te voeren, mocht dat nodig zijn. Een ander punt waaraan door de Europese slotcoördinatoren wordt gewerkt, is de verdere uniformering van de interpretatie van de JNUS-bepaling. Vanwege de grote diversiteit aan COVID-19 maatregelen die lidstaten opleggen en de snelheid waarmee deze maatregelen veranderen is het voor de Europese slotcoördinatoren wel een lastige opgave. De Nederlandse slotcoördinator heeft mij laten weten zich hier in Europees verband voor te blijven inzetten.

#### Vraag 8

Bent u het eens met de stelling dat het noodzakelijk is de «knotsgekke drempels» zoals genoemd in het Telegraaf artikel zo snel mogelijk weg te nemen voor internationale spoorvervoerders om de trein het echte alternatief te laten zijn voor het vliegtuig? Zo ja, welke stappen gaat u zetten samen met Europese collega's?

#### Antwoord 8

Verschillende van deze drempels, zoals rondom internationale capaciteitsverdeling en ticketing, hebben reeds de aandacht op Europees niveau, zoals ook terug te lezen is in de recente plannen vanuit de Europese Commissie voor het stimuleren van internationaal en lange afstandsvervoer voor treinreizigers<sup>8</sup> en het eerste voortgangsverslag van het Platform International Rail Passenger Transport (IRP)<sup>9</sup>. De marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang<sup>10</sup> heeft ook inzicht gegeven in de verschillende toetredingsdrempels voor aanbieders van internationale treindiensten. Zoals aangegeven in de bijbehorende aanbiedingsbrief wordt in de komende maanden verdere stappen gezet op basis van de uitkomsten van de marktverkenning om zo medio 2022 tot een besluit te komen over de toekomstige marktordening op de internationale verbindingen.

#### Vraag 9

Wanneer kunnen de eerste resultaten worden verwacht van het Europese Platform International Rail Passenger Transport waarbij ook aandacht wordt besteed aan het verbeteren van het ticketsysteem voor internationale treinreizen?

<sup>7</sup> Verordening (EEG) Nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEG 1993, L 14).

<sup>8</sup> COM(2021)810 d.d. 14-12-2021.

<sup>9</sup> Zie verslag transportraad juni 2021, Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 955.

#### Antwoord 9

Het eerste voortgangsverslag van het IRP is op 3 juni jl. inclusief werkplan aan de Transportraad aangeboden door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Oostenrijkse Minister van transport<sup>11</sup>. De acties voor de verschillende thema's worden op dit moment nader uitgewerkt in verschillende werkgroepen, waarbij het kernteam van lidstaten is uitgebreid en de samenwerking met de Europese Commissie en de spoorsector wordt versterkt. Eén van de werkgroepen richt zich in het bijzonder op ticketing. Inzet van het IRP is om in 2022 en 2023 een nieuw voortgangsverslag te presenteren aan de transportministers van de verschillende lidstaten.

#### Vraag 10

Welke voorstellen heeft u in gedachten om in te dienen als pilotproject voor nieuwe internationale treindiensten als onderdeel van het Green Mobility pakket waarbij het bevorderen van lange afstands- en grensoverschrijdend personenvervoer per spoor het doel is?

#### Antwoord 10

Bij de pilots wil ik aansluiten bij de lijst van internationale treindiensten zoals vastgelegd in het Memorandum of Understanding Trans Europa Express<sup>12</sup>. Hierin staan opgenomen lange afstandscorridors naar Parijs / Barcelona, naar Keulen / Zurich / Rome en ook naar Frankfurt / Wenen. Ik ben momenteel, samen met deze betreffende lidstaten, aan het verkennen voor welke van deze verbindingen zinvolle pilots kunnen worden opgezet. Hierbij zijn marktpotentie en voldoende infrastructurele capaciteit van belang.

---

<sup>11</sup> Zie verslag transportraad juni 2021, Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.

<sup>12</sup> Zie verslag transportraad juni 2021, Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.