

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/253747

Uw kenmerk

2019Z21419 en 2019Z21426

Bijlage(n)

2

Datum 2 december 2019
Betreft Vragen van de leden Amhaouch (CDA), Paternotte (D66)
en Bruins (ChristenUnie) over de vluchten van Qatar
Airways tussen Maastricht en Luik

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen die zijn gesteld door de leden Amhaouch (CDA), Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie) op 7 november 2019 over de vluchten die Qatar Airways tussen Maastricht en Luik heeft uitgevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

2019Z21419

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

(ingezonden 7 november 2019)

Vragen van het lid Amhaouch (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over cargovluchten tussen Maastricht en Luik van 9 minuten

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/253747

1. Kent u het bericht 'Is dit bizarste vlucht? Qatar Airways voert cargovluchten uit tussen Maastricht en Luik: 9 minuten vliegen'? 1)

Ja

2. Klopt het dat luchtvaartmaatschappij Qatar Airways sinds kort cargovluchten uitvoert tussen Maastricht en Luik, een vlucht van 9 minuten over 38 km? Zo ja, hoe vaak is dit voorgekomen en wat is hier de reden van?

Qatar Airways voert regelmatig vrachtluchten op charterbasis uit vanuit Doha naar Maastricht. In de periode september – november heeft Qatar Airways chartervluchten op de route Doha – Maastricht gekoppeld aan de bestemmingen Luik – Mexico City. Qatar Airways geeft aan dat het drie zogeheten herpositioneringsvluchten betrof, waarbij met een leeg toestel naar een andere luchthaven wordt gevlogen om vracht te laden voor een volgende bestemming. Qatar Airways heeft aangegeven bij voorkeur rechtstreeks met een vol toestel vanaf Maastricht naar Mexico City door te vliegen. Vanwege de baanlengte op Maastricht is dat echter niet mogelijk en zou het toestel slechts deels gevuld door naar Mexico City kunnen vliegen. Daarom heeft Qatar Airways ervoor gekozen om de vlucht te herpositioneren en daarbij gekeken naar lading op andere luchthavens binnen het netwerk van Qatar Airways in Europa, in dit geval Luik.

3. Hoe kijkt u aan tegen deze situatie van zeer korte cargovluchten?
4. Hoe kijkt u ertegen aan dat blijkbaar een persoonlijke reden de aanleiding is dat de vracht in Maastricht wordt afgeleverd, terwijl de startbaan in Maastricht niet lang genoeg is om het vliegtuig meteen daarna naar Mexico te laten doorvliegen?
5. Bent u bereid om in gesprek te gaan met de betrokken partijen over de onwenselijkheid van deze situatie? Zo ja, op welke termijn?

Antwoord op vragen 3, 4 en 5

Vanuit het oogpunt van milieu vind ik zeer korte cargovluchten niet wenselijk wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn. Een instrumentarium voor een verbod op dergelijke vluchten ontbreekt echter.

Daarbij worden deze vrachtluchten op charterbasis uitgevoerd in opdracht van particuliere bedrijven en/of vrachtbrokers. Zij bepalen de keuze voor de bestemmingen. Volgens Qatar Airways heeft de opdrachtgever in dit geval voor de luchthaven Maastricht gekozen. Hier ligt een commerciële afweging aan ten grondslag.

Qatar Airways heeft inmiddels aan mijn ministerie bevestigd voortaan af te zien van dergelijke ultrakorte vluchten en zal geen vluchten meer uitvoeren tussen Maastricht en Luik.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

6. Kunt u aangeven of dit soort korte vluchten vaker voorkomt? Zo ja, om welke vluchten gaat het?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/253747

Het is mij bekend dat luchtvaartmaatschappijen vaker herpositioneringsvluchten uitvoeren waarbij een toestel leeg naar een andere luchthaven vliegt om vervolgens vracht en/of passagiers op te nemen voor een volgende bestemming.

- 1) Website Het Laatste Nieuws, 6 november 2019 (<https://www.hln.be/geld/economie/is-dit-bizarste-vlucht-qatar-airways-voert-cargovluchten-uit-tussen-maastricht-en-luik-9-minuten-vliegen~aa1dcea3/>)

2019Z21426

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

(ingezonden 7 november 2019)

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/253747

Vragen van de leden Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Qatar Airways operates 9-minute flights between Maastricht and Liège'

1. Bent u bekend met het bericht 'Qatar Airways operates 9-minute flights between Maastricht and Liège', dat gaat over reguliere vrachtluchten om de 38 kilometer tussen de vliegvelden van Maastricht en Luik te overbruggen? 1)

Ja.

2. Weet u hoeveel tijd Eliad Kipchoge nodig had om in Wenen op 12 oktober 2019 lopend de grens van 38 kilometer te passeren?

Ja.

3. Wie zou volgens u sneller deze afstand overbruggen: Tom Dumoulin op de fiets, of deze Qatar Airways-vlucht inclusief veiligheidscontrole, boarden van de flight crew en taxiën?

Dit hangt van allerlei omstandigheden af. Bijvoorbeeld, is Tom Dumoulin hersteld van zijn peesblessure, past een tochtje Maastricht-Luik in de voorbereiding op de grote rondes in 2020 en welke fiets gebruikt hij?

4. Wat vindt u geschikte vervoersmiddelen voor het overbruggen van een afstand van 38 kilometer?

De geschiktheid van het vervoersmiddel is afhankelijk van hetgeen dat vervoerd moet worden en de bredere context waarbinnen het vervoer plaatsvindt.

5. Heeft Nederland ooit eerder groothandelsverkeer gekend dat regulier opstijgt voor vluchten van 9 minuten?

Qatar Airways heeft aangegeven dat het drie herpositioneringsvluchten heeft uitgevoerd in de periode september – november op de route Maastricht - Luik. Ik ken geen andere voorbeelden van groothandelsverkeer dat op reguliere basis opstijgt voor vluchten van 9 minuten binnen of vanuit Nederland.

6. Zijn er volgens u redenen die het absoluut noodzakelijk maken om vracht separaat te lossen in Maastricht en Luik, in plaats van op één van beide bestemmingen?

Bij vrachtluchten op charterbasis wordt de keuze van de bestemmingen bepaald door particuliere bedrijven en/of vrachtbrokers. Hier ligt een commerciële afweging aan ten grondslag.

7. Deelt u de mening van de vragenstellers dat groothandelsvliegverkeer dat minder dan 100 km over uitstekend begaanbaar land overbrugt onwenselijk en onzinnig is?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vanuit het oogpunt van milieu vind ik dergelijke korte cargovluchten niet wenselijk wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn. Een instrumentarium voor een verbod op dergelijke vluchten ontbreekt echter.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/253747

8. Bent u bereid de mogelijkheden te verkennen om een verbod in te stellen voor groothandelsvliegverkeer en grootpassagierverkeer voor afstanden kleiner dan 100 kilometer, wanneer daar uitstekende alternatieven voor zijn?

Intracommunautair en in luchtvaartrelaties met derde landen geldt over het algemeen een liberaal regiem waarbinnen thans geen sprake is van mogelijkheden een dergelijk verbod toe te passen. Het Kabinet zet zich in om het gebruik van grondvervoer als alternatief voor luchtvaart te stimuleren op routes waarvoor dat reëel is.

1) Website The Brussels Times, 6 november 2019
(<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/77457/qatar-airways-operates-9-minute-flights-between-maastricht-and-liege/>)

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Amhaouch (CDA), ingezonden 7 november 2019 (vraagnummer 2019Z21419).