

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

1792

Vragen van de leden **Visser** (VVD) en **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de berichtgeving inzake Schiphol* (ingezonden 10 april 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 mei 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Woede over extra groei Schiphol», «Analyse: geheugenverlies Schiphol over selectiviteit» en «Nu al chaos op Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de zorgen van de KLM over de toename van wachtrijen voor de paspoortcontroles en incheckbalies, terwijl de echt drukke vakantieperiodes nog moeten beginnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen? Kunt u hierbij ingaan op de uitwerking van de motie-Tellegen/Recourt?² Wordt hierbij ook gekeken naar een alternatieve inzet van overheidspersoneel? Zo nee, bent u bereid om dit in het onderzoek mee te nemen?

Antwoord 2

Ik deel de zorg en vind dat partijen gezamenlijk alles op alles moeten zetten om lange wachtrijen zoveel mogelijk te voorkomen. Ik heb daarom het initiatief genomen voor een gesprek 8 mei jl. met de president-directeur van Schiphol, de president-directeur van KLM en de voorzitter van de belangenvereniging van vliegtuigmaatschappijen in Nederland, BARIN. Het is ook in ieders belang om samen te werken en de positie van onze mainport Schiphol sterk te houden. In dit gesprek is op basis van toezeggingen van Schiphol afgesproken dat alle security lanes van vertrekhal 1 door Schiphol de hele dag worden geopend in de periode van 1 juli tot en met 31 augustus 2017. Ook de security lanes van vertrekhal 2 gaan de hele dag open in diezelfde

¹ De Telegraaf, resp. 5, 3 en 1 april 2017.

² Kamerstuk 19 637, nr. 2284

periode, tenzij na ervaring in die periode blijkt dat het aantoonbaar niet nodig is. In een overleg tussen Schiphol en KLM worden 9 mei 2017 enkele operationele interventies besproken en verdere afspraken gemaakt over onder andere vertrekhal 3. Schiphol zal daarnaast nader aangeven aan welke aanvullende data zij behoefte heeft. Elke passagier vindt zijn weg als het gaat om het indienen van schadeclaims: de luchtvaartmaatschappijen zijn contractpartij voor claims, maar dat sluit niet uit dat passagiers of KLM zelf claims indienen. Er volgt op korte termijn nog een bespreking met dezelfde partijen aan tafel om te spreken over onderwerpen die op middellange termijn spelen (2–3 jaar).

De diverse publieke en private organisaties op Schiphol maken afspraken om de passagiersstroom te beheersen, bijvoorbeeld door extra inzet van floorwalkers en het prioriteren van inzet op vertrek zodat passagiers niet hun vluchten missen. Deze extra maatregelen in 2017 voorkomen niet dat er bij grote drukte en gedurende piekmomenten op Schiphol rijen kunnen ontstaan bij de grenscontrole. Als het gaat om de incheckbalies geldt dat de luchtvaartmaatschappijen daar zelf verantwoordelijkheid voor dragen. In de brief van 29 november 2016 van de bewindslieden van Veiligheid en Justitie zijn maatregelen voor de grenscontroles op korte termijn aangekondigd. De combinatie van technologie (e-gates), creatieve oplossingen zoals de inzet van ander overheidspersoneel en tijdelijk extra KMar capaciteit (135 fte) moet de KMar in 2017 in staat stellen de werkzaamheden ten aanzien van de grensbewaking op verantwoordelijke wijze uit te voeren.

Vraag 3

Deelt u de zorgen van de KLM dat het bagagesysteem niet berekend is op alle koffers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen?

Vraag 4

Deelt u de zorgen van de KLM dat de capaciteit van de taxibanen te laag is en het aantal gates onvoldoende is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen?

Antwoord 3 en 4

Het aantal passagiers dat reist via de luchthaven Schiphol is sterk gegroeid in de afgelopen jaren. Jaarlijks voert Schiphol overleg met luchtvaartmaatschappijen over de tarieven en voorwaarden en de geplande investeringen in de luchthaveninfrastructuur. In deze jaarlijkse consultatie met luchtvaartmaatschappijen spelen ook de capaciteitsontwikkelingen van de luchthaven een belangrijke rol. In dat kader worden afspraken tussen sectorpartijen gemaakt over capaciteitsontwikkelingen en investeringen. Dat proces is primair aan sectorpartijen.

Schiphol Group heeft in 2016 aangegeven dat zij haar investeringen in capaciteit, kwaliteit en bereikbaarheid fors opvoert als antwoord op de forse groei in verkeer en vervoer³. In het masterplan van Schiphol wordt bezien welke investeringen nodig zijn, waarbij ook de taxibanen aan de orde komen. Het investeringsniveau neemt in de komende jaren toe van gemiddeld 400 miljoen euro naar 600 miljoen euro per jaar. Als onderdeel van deze investeringsplannen werkt Schiphol op dit moment aan een nieuwe pier en terminal. De nieuwe pier waarmee additionele gates worden gerealiseerd is eind 2019 gereed. De nieuwe terminal inclusief bagagefaciliteiten is volledig operationeel in 2023. Ook is door Schiphol begin april een tijdelijke vertrekhal gerealiseerd om de bovengemiddelde groei in het Schengengebied op te vangen.

Vraag 5

Is de KLM de enige luchtvaartmaatschappij die deze zorgen heeft geuit of zijn er meerdere luchtvaartmaatschappijen die zich zorgen maken over de operationele afhandeling door Schiphol? Zo ja, welke maatschappijen en zijn deze zorgpunten eerder aan u geuit? Zo ja, wat is er dan met deze punten gedaan?

³ Halfjaarbericht 2016 Schiphol Group

Antwoord 5

Ik ben op de hoogte van de zorgen van KLM hieromtrent. Zoals aangegeven in de beantwoording op vraag 2 heb ik 8 mei jl. daarover gesproken met de president-directeur van Schiphol en de president-directeur van KLM. Daarbij was ook de voorzitter van de belangenvereniging voor luchtvaartmaatschappijen in Nederland, BARIN, aanwezig om na te gaan welke zorgpunten de andere luchtvaart-maatschappijen hebben. Voor de uitkomsten van dit gesprek verwijs ik naar de beantwoording bij vraag 2.

Vraag 6

Is er reden tot ongerustheid over de toeloop van grote aantallen mensen op Schiphol en de huidige infrastructuur? Kunnen er veiligheidsgevaaren optreden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De zorg voor de veiligheid van passagiers, medewerkers en het luchthaven-terrein is een verantwoordelijkheid van de publieke en particuliere partijen die aanwezig zijn op de luchthaven. Mogelijke risico's met betrekking tot het beheersen van de passagiersstromen worden in nauwe afstemming met betrokken partijen beoordeeld, waarna indien nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

In aanloop naar de jaarlijks terugkerende zomerpiek op de luchthaven worden maatregelen genomen om de veiligheid van passagiers en de luchthaven te borgen en de impact hiervan zoveel mogelijk te beperken. Zo kunnen bijvoorbeeld maatregelen worden genomen op het gebied van crowd control en begeleiding en beheersing van passagiersstromen. Daarnaast zijn sinds langere tijd zichtbare en onzichtbare maatregelen van kracht in relatie tot de bestrijding van criminaliteit en terrorisme.

Vraag 7

Zijn er naast de opening van de tijdelijke vertrekhal en de opening van de zogenoemde «e-gates», zoals door u genoemd in het mondelinge vragenuur d.d. 4 april 2017, nog aanvullende acties nodig om de (landzijdige) capaciteit en infrastructuur te verbeteren? Zo ja, welke zijn dat dan en wanneer kunnen de gebruikers en reizigers op Schiphol daarvan de eerste verbeteringen tegemoet zien?

Antwoord 7

In de beantwoording van vraag 3 en 4 is aangegeven dat Schiphol op dit moment bouwt aan een nieuwe pier en een nieuwe terminal inclusief bagagefaciliteiten, die respectievelijk in 2019 en 2023 gereed zijn. Tegelijkertijd met deze aanpassingen wordt ook de landzijdige bereikbaarheid fors aangepakt, onder andere door een verbouwing van het stationsgebied. Hiervoor heeft het Rijk eerder 250 miljoen euro gereserveerd.

Zoals genoemd onder vraag 2 hebben de betrokken publieke en private organisaties wat betreft de inzet van KMar capaciteit op de grens afspraken gemaakt over bezetting van het aantal balies voor het vertrek- en transitproces en het inkomend proces, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid. Daarnaast wordt extra capaciteit ingezet om passagiers sneller naar het self-service paspoortproces (NoQ) proces te verwijzen zodat de druk minder op de reguliere balie komt te liggen.

Vraag 8

Wat vindt u van de investeringsagenda voor de komende jaren van Schiphol? Is deze voldoende berekend op de groei die nu voorzien is en is deze agenda daarmee wel voldoende actueel? Gelet ook op de opening van de tijdelijke hal, waarin 45 miljoen euro wordt geïnvesteerd, vindt u dat er sprake is van een adequate toekomstbestendige oplossing op Schiphol?

Antwoord 8

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 en 4, worden de investeringen op Schiphol de komende jaren fors opgevoerd. Schiphol consulteert de luchtvaartmaatschappijen elk jaar over de investeringsagenda voor de komende vijf jaar. Enkele jaren geleden was er vanuit luchtvaartsector onvoldoende steun voor de investeringsagenda van Schiphol, met name

omdat een deel van de sector pessimistischer was over de verwachte groei en zorgen had over het kostenverhogend effect van deze investeringen. Schiphol heeft na consultatie met de luchtvaartmaatschappijen in september 2016 besloten de tijdelijke terminal te realiseren als antwoord op de forse groei in Schengen passagiers. De tijdelijke terminal heeft niet 45 miljoen naar 34 miljoen euro gekost en is op 4 april 2017 in gebruik genomen en zal naar verwachting twee en half jaar blijven staan (drie zomers). In deze periode wordt de capaciteit voor Schengenpassagiers in de bestaande terminal structureel verbeterd.

Vraag 9

Klopt het bericht dat door Schiphol besloten is om 9400 extra starts en landingen toe te staan? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige lange wacht-rijen, tekort aan opstelplaatsen van vliegtuigen en de brandbrief van de KLM?

Antwoord 9

Het gaat hier niet om extra slots, maar binnen het plafond van de capaciteits-declaratie worden niet gebruikte slots van het winterseizoen 2016–2017 (30 oktober 2016 tot 25 maart 2017) verschoven naar het zomerseizoen. Schiphol heeft in het verleden met de sector afgesproken dat niet gebruikte winterslots worden toegevoegd aan de capaciteit in de zomer. Dit is ook zo opgenomen in de capaciteitsdeclaratie voor de zomer 2017. Schiphol heeft de slots – in lijn met de praktijk in de afgelopen jaren – toegevoegd aan de capaciteit in het zomerseizoen.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het niet kan dat één van onze mainports, essentieel voor de Nederlandse economie en tevens visitekaartje van Nederland, de infrastructuur in brede zin met o.a. taxibanen, gates et cetera niet op orde heeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, vindt u dan dat de infrastructuur nu en in de toekomst voldoende gewaarborgd is?

Antwoord 10

Ik ben het met u eens dat Schiphol essentieel is voor de Nederlandse economie en een visitekaartje voor Nederland is. Schiphol heeft een goede infrastructuur en klanten maken graag gebruik van Schiphol vanwege de efficiency, niveau van dienstverlening en concurrerend kosteniveau. Schiphol laat weten dat de klantvraag het beschikbare aanbod op dit moment ver overschrijdt. Om een goede infrastructuur te behouden en te versterken, wordt er door Schiphol de komende jaren fors geïnvesteerd, zoals aangegeven in het antwoord op de vragen 3 en 4. De rijksoverheid ondersteunt dat programma, onder andere via een investering in het OV-knooppunt Schiphol.

Vraag 11

Kunt u een verklaring geven voor de ontstane situatie? Waardoor wordt de explosieve groei van Schiphol precies veroorzaakt? Welk percentage van de groei op Schiphol is toe te wijzen aan de economische groei? En wat zijn de andere verklaringen?

Antwoord 11

In de afgelopen jaren zijn het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol fors toegenomen. Naast de aantrekkelijke economie zijn hiervoor een aantal andere verklaringen. De capaciteit op Schiphol nadert het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. Luchtvaartmaatschappijen hebben hierop waarschijnlijk geanticipeerd en hun plannen voor extra routes en/of hogere frequenties op Schiphol naar voren gehaald. Daarnaast zijn de operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen gedaald als gevolg van lagere olieprijsen en de daling van de havengelden op Schiphol (cumulatief 23% in drie jaar). De lagere operationele kosten werken door in lagere ticketprijzen waardoor de vraag naar vliegreizen wordt gestimuleerd.

Vraag 12

Herkent u zich in de kritiek van KLM dat de huidige problemen o.a. komen, doordat Schiphol ruimte te snel heeft weggegeven? Zo ja, wat had Schiphol kunnen doen om dit tegen te gaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Schiphol faciliteert alle maatschappijen die beschikken over slots en landingsrechten. Daarnaast stelt Schiphol de beschikbare capaciteit volledig ter beschikking aan luchtvaartmaatschappijen. De capaciteitsdeclaratie wordt voor ieder seizoen na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen door Schiphol vastgesteld.

Vraag 13

Via welke instrumenten kan Schiphol het zogenoemde selectiviteitsbeleid actief vormgeven? Via welke instrumenten kunt u het selectiviteitsbeleid actief vormgeven? Kunt u in dat licht ingaan op de vorderingen ten aanzien van het beleid om niet-mainportgebonden verkeer te zijner tijd te verleiden gebruik te maken van Lelystad Airport?

Antwoord 13

Het selectiviteitsbeleid bestaat uit drie onderdelen, te weten het creëren van regionale luchthavencapaciteit door Schiphol en het Rijk en een goede landzijdige bereikbaarheid door het Rijk, stimuleringsbeleid door Schiphol en de ontwikkeling door het Rijk van een regeling voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad Airport.⁴ Op dit moment probeert Schiphol door middel van marktprikkels (waaronder prijsbeleid) maatschappijen die vakantievluchten uitvoeren vanaf Schiphol te stimuleren deze vluchten vanaf april 2019 op Lelystad Airport uit te voeren. Ook wordt gewerkt aan meer capaciteit op Eindhoven Airport. De verkeersverdelingsregel die het Rijk thans uitwerkt, kan worden ingezet in het geval het stimuleringsbeleid van Schiphol onvoldoende effect sorteert. De verkeersverdelingsregeling wordt binnenkort ter consultatie voorgelegd aan belanghebbende partijen. Uiteindelijk is goedkeuring door de Europese Commissie noodzakelijk.

Vraag 14

Herkent u de kritiek dat het ministerie het selectiviteitsbeleid niet heeft gehandhaafd, dan wel heeft besproken met Schiphol? Zo nee, waarom niet? Hoe rijmt u dat met de noodklok van de luchtvaartmaatschappijen en VNO-NCW in dezen?

Antwoord 14

Ik herken deze kritiek niet. Het Rijk heeft – samen met Schiphol – de voorbije jaren invulling gegeven aan de afspraken die zijn vastgelegd in het convenant Selectiviteit tussen het Rijk en Schiphol⁵. In de evaluatie van het convenant – als onderdeel van het Aldersadvies 2013 – is dan ook geconcludeerd dat de gemaakte afspraken uit het convenant Selectiviteit zijn nagekomen⁶. Zoals in het antwoord op vraag 13 aangegeven, wordt ook thans gewerkt aan uitvoering van het selectiviteitsbeleid, in overleg met de sectorpartijen. De mogelijkheden om direct te sturen op de samenstelling van het vliegverkeer op Schiphol zijn beperkt. Zo geldt er voor in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen binnen de EU een vrije markt, met slechts beperkte mogelijkheden voor een verkeersverdelingsregel als hierboven genoemd. Daarnaast zijn er veel liberale luchtvaartverdragen en EU luchtvaartverdragen met derde landen die luchtvaartmaatschappijen ruime toegang tot Schiphol geven.

Verder wordt de luchthavencapaciteit in de vorm van allocatie van slots (start- en landingstijden) verdeeld door een onafhankelijke slotcoördinator op basis van EU regels met eisen inzake onder meer non-discriminatie en transparantie.

Vraag 15

Deelt u de visie dat, indachtig hetgeen geantwoord is in het Algemeen overleg van 26 november 2014 op de vraag wat de definitie van mainportgebonden verkeer is, niet de vraag wat mainportgebonden verkeer is en wat niet, een rol speelt, maar slechts de toepassing van dat begrip? Zo nee, kunt u dat nader toelichten?

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 224, vergaderjaar 2015–2016

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 115, vergaderjaar 2008–2009

⁶ Bijlage bij kamerstuk 29 665, nr. 190, vergaderjaar 2013–2014

Antwoord 15

Het kabinet heeft de ambitie om de groeiende vraag te accommoderen in Nederland. Hierbij richt Schiphol zich voornamelijk op mainportgebonden verkeer en de regionale luchthavens op niet-mainportgebonden verkeer⁷. Dat wil zeggen: focus op bestemmingen die de meeste waarde toevoegen aan de Nederlandse economie en samenleving. Dit maakt Nederland aantrekkelijk als vestigingsplaats voor bedrijven en het creëert banen.

Het kabinet realiseert zich dat de huidige sterke positie van Schiphol en de Nederlandse luchtvaart geen vanzelfsprekendheid is. Daarom zet het kabinet in op een selectieve verdeling van verkeer in Nederland. De randvoorwaarden hiervoor zijn gecreëerd door het Rijk en Schiphol door het scheppen van regionale luchthavencapaciteit en een goede landzijdige bereikbaarheid van deze luchthavens (welke de komende periode nog verder verbeterd wordt). Prijsbeleid door de exploitant, marketing en acquisitie, airline-luchthavencontracten en faciliteitenaanbod zijn onderdeel van dit stimuleringsbeleid. Schiphol is op dit moment aan zet om luchtvaartmaatschappijen die nu op Schiphol vakantievluchten uitvoeren te stimuleren deze vluchten te gaan uitvoeren vanaf de regionale luchthavens. Vanwege de vertraagde opstelling van Lelystad Airport als gevolg van problemen met de indeling van het luchtruim kan dit beleid nog geen uitvoering krijgen. Voor het geval dit stimuleringsbeleid uiteindelijk onvoldoende effect sorteert ontwikkelt het Rijk op dit moment een verkeersverdelingregel om vakantieverkeer gedwongen uit te plaatsen.

Vraag 16

Bent u bereid om met Schiphol en KLM in gesprek te gaan over de ontstane situatie met als doel snel een oplossing te vinden voor de problemen en de Kamer over de uitkomsten van dit gesprek te informeren?

Antwoord 16

Ik heb 8 mei jl. een gesprek gevoerd met de president-directeur van Schiphol, de president-directeur van KLM en de voorzitter van de Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN) over de ontstane situatie. In de beantwoording op vraag 2 ben ik op de uitkomsten ingegaan.

Vraag 17

Kunt u ingaan op de huidige voortgang van de besprekingen binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de groei van Schiphol na 2020 en de uitwerking van motie-Visser⁸ inzake het vierde baan gebruik? Is er enige voortgang geboekt? Zo ja, welke? Zo nee, hoe komt dit en wat betekent dit?

Antwoord 17

De besprekingen binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de groei van Schiphol na 2020 zullen plaats vinden op basis van inzicht in de geluidseffecten zoals weergegeven in het milieueffectrapport (MER) Schiphol. Ik zend uw Kamer binnen enkele dagen een Kamerbrief waar ik de planning van de berekeningen voor het MER uiteenzet. Mede op basis van de geluidsberekeningen zal de Omgevingsraad Schiphol (ORS) mij vervolgens adviseren naar aanleiding van de adviesaanvraag middellangetermijnontwikkeling Schiphol, waar de motie Visser deel van uitmaakt⁹. Het MER zal ik uw Kamer te zijner tijd samen met het ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenverkeersbesluit (LVB), ter implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS), toesturen.

Vraag 18

Deelt u de mening dat voortgang in dit proces, gegeven de explosieve groei van Schiphol, noodzakelijk is? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten?

⁷ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 224, vergaderjaar 2015–2016

⁸ Kamerstuk 34 098, nr. 14

⁹ [1] Kamerstuk 29 665, nr. 224.

Antwoord 18

Conform de afspraken, zoals ook gedeeld met Uw Kamer, zullen op Schiphol tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Per brief van 8 mei 2017 heb ik aangegeven dat ik op korte termijn ten behoeve van de voorziene besluitvorming over de verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegbewegingen start met een integrale veiligheidsanalyse¹⁰. Ik zal met de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) overleggen wat de consequenties zijn voor de planning van de advisering door de ORS over de middellangetermijnontwikkeling van Schiphol, omdat veiligheid in die adviesaanvraag door mij als het belangrijkste kader is meegegeven¹¹.

Vraag 19

Kunt u ingaan op de planning van de MER inzake Schiphol? Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan tegemoetzien?

Antwoord 19

Zie de antwoorden op de vragen 17 en 18.

¹⁰ Tweede Kamerbrief reactie OVV rapport Schiphol

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 665, nr. 224.