

## 5

### Vragenuur: Vragen Visser

**Vragen** van het lid Visser aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het bericht "**Nu al chaos op Schiphol**".



**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter. Het lijkt wel een wekelijks vragenuurtje over luchtvaart te worden, maar er gebeurt ook heel veel in de luchtvaart. Schiphol is een van de belangrijkste economische motoren van Nederland. Dat zien we als we kijken naar de werkgelegenheid: 65.000 banen direct op de luchthaven en 290.000 banen die daaraan verbonden zijn. Er zijn 322 bestemmingen direct wereldwijd. De wereld ligt binnen ons handbereik. Daarmee is Schiphol niet alleen economisch van belang. Ik denk dat eenieder van ons in deze zaal weleens op Schiphol is geweest voor een zakenreis, een vliegvakantie of gewoon om vrienden of familie op te halen. Dat is goed. We zijn daarmee ook allemaal trots op Schiphol.

We zien allemaal echter ook dat de drukte toeneemt. Eenieder van ons die in de afgelopen periode op Schiphol is geweest, heeft bij de paspoortcontrole of elders ervaren dat men lang in de rij moet staan, met alle irritaties van dien. Dat is niet alleen de ervaring van de reiziger, ook de KLM heeft in het afgelopen weekend in de krant de noodklok geluid. De KLM zou een brandbrief hebben gestuurd naar de luchthaven Schiphol waarin staat dat de operationele problemen niet onder controle zijn en dat daardoor niet gegarandeerd kan worden dat we niet met z'n allen in die rij zullen staan en met die chaos zullen worden geconfronteerd.

Mijn vragen aan de staatssecretaris zijn dan ook de volgende. Is zij bekend met dit signaal? Heeft zij de brandbrief van KLM ook ontvangen? Zijn er ook andere luchtvaartmaatschappijen die deze operationele problemen herkennen? Daarbij gaat het niet alleen over de paspoort- of bagagecontrole, maar het gaat ook over het gebruik van taxibanen. Het gaat ook over het gebruik van het bagagesysteem. Zo zijn er tal van zaken waarvan de KLM zegt dat die niet goed gaan.

Dan is er de vraag: hoe kan dit? Hoe kan het dat Schiphol eerst rekening heeft gehouden met een groeipercentage van 6 terwijl de luchthaven nu uitgaat van 17? Dat heeft allerlei consequenties. Gisteren is een tijdelijke hal geopend waarbij sprake is van 45 miljoen aan extra kosten. Er staan ook nog flinke investeringen op de rol. Herkent de staatssecretaris de kritiek van de KLM dat dit komt omdat Schiphol de ruimte die wij hebben gegeven, te snel zou hebben weggegeven?



**Staatssecretaris Dijkema:**

Voorzitter. Mevrouw Visser heeft gelijk, het is inderdaad ontzettend druk op Schiphol. Het is ook waar dat er heel veel gebeurt in de luchtvaartwereld. Voor de toenemende drukte zien we drie oorzaken: het aantal toestellen dat steeds groter wordt en dus ook meer passagiers die vervoerd kunnen worden, de schaarste — wij hebben afgespro-

ken dat er tot 2020 500.000 vliegbewegingen mogen plaatsvinden — die ertoe leidt dat luchtvaartmaatschappijen nieuwe vluchten willen zeker stellen en we zien ook dat door het aantrekken van de economie meer mensen de ruimte voelen om te gaan reizen.

Dat betekent niet dat er niets gebeurt. Ik was inderdaad gisteravond op Schiphol. Daar mocht ik een tijdelijke nieuwe vertrekhal openen. Die zorgt ervoor dat er bijvoorbeeld zes nieuwe security lanes geopend worden. De tijdelijke hal wordt in 2023 vervangen door een definitieve. We zien dat geïnvesteerd wordt in een nieuwe pier. Die wordt in 2019 in gereedheid gebracht en is met een corridor aan de huidige B-pier verbonden. Wij hebben in mijn periode 250 miljoen aan investeringen in station Schiphol naar voren gehaald om ook de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren. Er wordt ook geïnvesteerd in twee andere zaken, bijvoorbeeld in e-gates. 17% van de groei op Schiphol vindt plaats binnen het Schengengebied. Als je via e-gates de afhandeling van het aantal passagiers kunt verhogen, neemt de druk af. U moet weten dat er morgen zes nieuwe e-gates bij komen, eind april twaalf en in juni nog eens twaalf. Dan heeft Schiphol begin juli het recordaantal van 78 e-gates tegenover 48 nu. Zo snel gaat het dus. Intussen is er vanuit V en J en Defensie ook extra capaciteit vrijgemaakt voor de KMar. Daar komen 135 fte's bij, die uiterlijk juni dit jaar op de luchthavens worden ingezet. U weet dat er op dit onderwerp natuurlijk ook structureel overleg is over de wijze waarop wij dit voor de toekomst verder kunnen borgen.

Dus kortom: ja, het is heel druk en ja, wij moeten er alles aan doen om ervoor te zorgen dat de drukte goed wordt opgevangen. Ik heb u geschetst welke maatregelen op dit moment daar zichtbaar zijn.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Dank aan de staatssecretaris voor haar beantwoording, maar ik zit er toch wel een beetje mee. Schiphol is ook ons visitekaartje. Als je binnenkomt in Nederland via de lucht en eerst drie uur moet wachten voordat je Schiphol uit loopt, is dat geen prettige eerste kennismaking. Wij willen ook graag trots op Schiphol kunnen blijven.

Ik hoor de staatssecretaris een aantal zaken noemen. Prima, die e-gates. Ga daar vooral ook mee door. KLM trekt echter niet voor niets aan de noodrem. Men zegt: als wij zo doorgaan, gaan wij een hete zomer tegemoet, dan gaan we lange wachtrijen krijgen en kunnen wij niet garanderen dat er geen vertragingen ontstaan. Ik hoef de staatssecretaris niet te vertellen welke chaotische situatie dan ontstaat. Mijn vraag is of de staatssecretaris dit signaal herkent. Vindt zij de voorliggende plannen voor e-gates en wat dies meer zij voldoende of moet er meer gebeuren? En dan is de tweede vraag hoe het kan dat wij in zo'n korte tijd het groeipercentage moeten bijstellen. Dat is prima, die economische groei, maar het zorgt ervoor dat wij nu 45 miljoen in een tijdelijke hal investeren. Dat is een fors aandeel van het resultaat van Schiphol. Wij weten ook dat wij de komende periode flink moeten investeren. Mijn vraag is heel concreet: is de investeringsagenda van Schiphol wel voldoende berekend op de aantallen waarmee wij nu rekening houden?

Een ander belangrijk punt is dat wij met elkaar hebben afgesproken — ik vertaal het maar simpel — dat vluchten die de economie versterken, voorgaan op vluchten die meer

te maken hebben met pretvluchten. Dat is het zogenoemde selectiviteitsbeleid. Daar is heel veel discussie over. Daar heeft ook met name de KLM nu kritiek op. Kan de staatssecretaris ingaan op die kritiek? Op welke wijze is men omgegaan met het selectiviteitsbeleid?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Een paar dingen. Ik herken het signaal, want ik heb de brief van KLM ge-cc'd gekregen. Verder hebben wij in deze Kamer afspraken gemaakt over het maximum aan de groei voor de komende jaren. Overigens moet ik daarbij vaststellen dat de fractie van de VVD altijd heeft gezegd dat zij het jammer vond dat dit maximum er was. Dus ergens zit er voor de komende tijd wel een grens. Wat er aan de hand is, is dat die grens wat eerder is bereikt dan verwacht. Ik heb net een aantal oorzaken daarvan genoemd.

Ik ken uiteraard de discussie rondom het selectiviteitsbeleid. We moeten hierover een paar dingen vaststellen. Allereerst heeft de Nederlandse overheid besloten dat ze de beste bijdrage daaraan kan leveren door het vliegveld Lelystad tot ontwikkeling te brengen. Als je een volwaardig selectiviteitsbeleid wilt kunnen organiseren, moet je vliegtuigmaatschappijen namelijk wel letterlijk een uitvlucht bieden in de regio. Dat is ook allemaal Europees belegd. Ik moet vaststellen dat ik, je zou kunnen zeggen als eerste, heb laten werken aan een verkeersverdelingsmaatregel waarmee je ook kunt sturen. Die is nu bijna klaar en moet nog Europees genotificeerd worden, zoals dat zo chic heet. Tot slot is de minister van Financiën weliswaar aandeelhouder van Schiphol, maar kunnen wij hier niet het bedrijf. Het is uiteindelijk wel aan Schiphol zelf om de volumeknop — hoe snel laat je vluchten toe? — te beheeren. Ik stel vast dat wij van onze kant alles doen wat we kunnen doen om die groei te ondersteunen, of het nu gaat om investeren via infrastructuur of in veiligheid. De knop van hoeveel er op welk moment wordt gevlogen, wordt echter niet vanuit Den Haag beheerd.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Dit stemt mij niet tot tevredenheid. Ik snap dat de staatssecretaris zegt dat wij niet op de stoel van Schiphol moeten gaan zitten, maar we hebben hier wel een aantal dingen met elkaar afgesproken. Het gaat om het maximumaantal vluchten, maar ook hebben we met elkaar een selectiviteitsbeleid afgesproken. Mijn simpele vraag aan de staatssecretaris was wat zij vindt van de wijze waarop het afgelopen jaar is gegaan. Mijn simpele vraag aan de staatssecretaris was of de investeringsagenda van Schiphol voor de komende periode wel voldoende is berekend op de groei die we voorzien. Dat zijn zaken waarover we het hier met elkaar moeten hebben. Ik vind het iets te gemakkelijk van de staatssecretaris dat ze alleen verwijst naar investeringen die we doen in het station van Schiphol. Dit zijn relevante vragen over de groei van onze economie.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dan hebben we inderdaad een verschil van mening, want ik vind het iets te gemakkelijk om dit zo te zeggen. We hebben in de Kamer met elkaar afspraken gemaakt tot 2020. We hebben ook vastgesteld dat de wereldwijde groei van de luchtvaart vraagt om verdergaande scenario's. Dat zal inderdaad ook vragen om verdergaand investeren. Dat is ook een politieke afweging. Een demissionair kabinet kan

dit niet verdergaand doen, boven op alle investeringen die er al liggen. Ik zou het best willen, maar dan moet mevrouw Visser misschien met een aantal fracties waarmee nu wordt onderhandeld, bespreken of ze dat ook een goed idee vinden. Dan moeten we nu gewoon stappen zetten. Met andere woorden: ja, er is fors geïnvesteerd in de bereikbaarheid, in een nieuwe pier en zelfs in een tijdelijke vertrekhal om de extra groei op te vangen. Ja, het selectiviteitsbeleid wordt ontwikkeld. Nee, dat is geen kwestie van het heel gemakkelijk kunnen afdwingen.

**De voorzitter:**

Helder; dank u wel.

**Mevrouw Belhaj (D66):**

Dit is week nummer 2 dat ik een beetje verbaasd toekijk terwijl de VVD een onderwerp aankaart waarvoor ze in de vorige kabinetsperiode nota bene zelf volledige verantwoordelijkheid had. D66 heeft hierover meermaals gesprekken gevoerd met het kabinet, bijvoorbeeld over de vraag of het nodig was om meer marechaussees aan te trekken om te voorkomen dat iedereen straks, zuchtend en steunend, nog gestreter op vakantie gaat. Voor sommige mensen is dat al zo stressvol. Ik steun het betoog van de staatssecretaris. Ik heb alleen een aanvullende vraag, die is gerelateerd aan de marechaussee en de constatering dat er nogal veel mensen zijn die de behoefte hebben om zich helemaal klem te zuipen voordat ze op vakantie gaan of wanneer ze terugkomen van vakantie. Dat leidt tot nogal wat overlast voor het personeel dat daarmee moet werken. Mijn specifieke vraag is of het kabinet al eens eerder heeft bekeken in welke mate de marechaussee genoeg uren heeft om handhavend op te treden alvorens men besluit om in een vliegtuig te stappen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Er is inderdaad, mede vanuit de Kamer maar ook doordat het kabinet de noodzaak ervan inziet, nu al extra geïnvesteerd in de marechaussee. De collega's van Defensie en van V en J hebben 17 miljoen vrijgemaakt om nog voor de zomer 135 fte beschikbaar te hebben. Om allerlei redenen is deze discussie daarmee niet beëindigd. Ook voor de lange termijn moet je je natuurlijk met name ook met deze vraag bezighouden. Voor een deel staat dit los van de vraag of er allerlei types zijn die zich niet weten te gedragen. Het veiligheidsvraagstuk is helaas breder dan dat. Als dit het enige probleem was waar wij mee te maken hebben, zou dat wel overzichtelijk zijn. Tegen mevrouw Belhaj zeg ik: wij hebben al een forse stap gezet. Het zou goed kunnen dat er opnieuw stappen worden gezet. De vraag is of een volgend kabinet dat zal doen of dat het eerder gebeurt. De discussie daarover hoort wel in eerste instantie thuis bij de departementen van Defensie en V en J, omdat dit de huisdepartementen voor de KMar zijn. Ik zeg dat niet om ervan af te zijn, want ik bemoei me er van de zijlijn natuurlijk graag mee.

**De heer Laçin (SP):**

Het is goed dat er in Schiphol wordt geïnvesteerd. Wij hebben gehoord over de e-gates. We hebben een nieuwe terminal en we hebben straks 135 fte's extra bij de Koninklijke Marechaussee. Maar wat ik niet hoor, is wat er met het personeel op Schiphol gaat gebeuren. Het grootste pro-

bleem op Schiphol is de doorgesloten flexibilisering van de arbeidsmarkt. Duizenden werknemers op Schiphol hebben daarmee te maken. Het visitekaartje van Schiphol zijn ook de beveiligers, de schoonmakers en de bagagemedewerkers. Vorige week zijn er afspraken gemaakt om bagage- en incheckmedewerkers meer vaste contracten te geven. Ik vraag de staatssecretaris wat zij gaat doen, samen met de minister van Sociale Zaken, om op Schiphol met betrekking tot vastigheid en baan zekerheid de vaste contracten weer de norm te maken. Daar ben ik heel benieuwd naar.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het is niet zo dat ik dat in mijn positie kan afdwingen. Ik heb de reportages gezien over al die medewerkers op Schiphol die tijdelijke contracten hebben en die zich afvragen wanneer zij nu eindelijk eens een vast contract krijgen. Dat kan helpen om op lange termijn zekerheid te bieden, ook voor het opvangen van drukte. Natuurlijk zijn dit allemaal zaken die een rol spelen. Wij kijken heel goed naar de luchtvaartsector. Wat betekenen al die tijdelijke contracten, niet alleen op Schiphol, maar ook bij de airlines, voor het gevoel van de mensen die er werken? Het is een belangrijk punt, dat ben ik met de heer Laçin eens. Maar het is ook zo dat dit in deze poldersamenleving voor een belangrijk deel aan de onderhandelingstafel kan en moet worden opgelost door de bonden en het bedrijf. Maar ik vind er met u wel iets van.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Wij erkennen allemaal het belang van Schiphol voor Nederland. De vraag is wel of het op een gegeven moment niet genoeg is geweest als het gaat om de snelheid van de groei. Kunnen wij het nog voldoende aan? Dat is een kritische vraag, die wij best eens mogen stellen. Je ziet Schiphol met alle liefde en plezier allemaal slots en banen weggeven, maar vervolgens staat er in de krant: oei, het wordt duur. Dan vraagt men aan de staatssecretaris om weer een tijdelijke hal te openen. Dat is dan ineens een verantwoordelijkheid van de overheid. Ik vraag de staatssecretaris of niet het gevaar op de loer ligt dat wij een tweede Fyra aan het creëren zijn. Eerst proberen wij zo veel mogelijk vliegtuigen binnen te halen, terwijl wij de landingsbanen nog niet op orde hebben. Dat geldt voor Schiphol, maar ook Lelystad heeft vertraging en de bereikbaarheid rondom Eindhoven is nog niet op orde. Wij moeten niet straks een groot probleem hebben met de bereikbaarheid van Nederland.

**De voorzitter:**

Een korte reactie.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik ben het met de heer Van Helvert eens dat je die vraag moet stellen, ook de vraag naar het tempo van de groei. Dat is een afweging die het bedrijf in eerste instantie moet maken, omdat het bedrijf moet kunnen garanderen dat de operationele capaciteit die nodig is om de groei op te vangen, er daadwerkelijk is. Van onze kant doen wij er alles aan om die groei zo goed mogelijk te accommoderen. Wij hebben met elkaar een grens aan de groei afgesproken, niet alleen wegens de mogelijkheden voor het bedrijf, maar ook wegens de gevoelens van de omwonenden. Daar

moeten wij goed naar kijken. Het is niet zo dat ik vanuit mijn positie kan zeggen: het moet precies zo en niet anders. Ik ben het wel met u eens dat een belangrijk signaal in de richting van Schiphol zou moeten zijn: zorg ervoor dat je die groei ook aankan en neem iedereen daar zo veel mogelijk bij mee. Andersom doen wij er breed in het kabinet alles aan om die groei op te vangen. Ik geloof niet dat ik de vergelijking met de Fyra in dit geval terecht vind. Daar bleven de treinen weg en hier zie je dat de vliegtuigen er juist al zijn.

**De voorzitter:**

Hiermee zijn wij aan het eind van het vragenuur gekomen.

We houden nu eerst een VAO en daarna gaan wij stemmen.