

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

2196

Vragen van de leden **Visser** (VVD), **Van Helvert** (CDA) en **Jetten** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de beantwoording van eerdere vragen inzake de situatie op Schiphol* (ingezonden 22 mei 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie (ontvangen 27 juni 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2130

Inleiding

In mijn brief van 14 juni jl.¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd de beantwoording toe te zenden na het vervolgesprek over de situatie op Schiphol met de president-directeur van Schiphol, de president-directeur van KLM en de voorzitter van de belangenvereniging van luchtvaartmaatschappijen in Nederland, BARIN, dat 22 juni jl. plaatsvond. Ik breng u eerst op de hoogte van de uitkomsten van dit gesprek, waarna ik tot beantwoording van de Kamervragen overga.

In dit gesprek zijn de afspraken van 8 mei jl. vergewist en de uitvoering ervan is in volle gang, ondermeer de afspraak waarbij Schiphol alle security lanes opent in vertrekhal 1 en 2 gedurende de komende zomerperiode. Daarnaast spreken de partijen verder over investeringen en acties voor de periode 2018-2020. Medio augustus 2017 leidt dit tot een gemeenschappelijke agenda, waarover de sector geconsulteerd is. Op dat moment voer ik verder overleg met de president-directeur van Schiphol, de president-directeur van KLM en de voorzitter van BARIN over vervolgstappen.

Vraag 1

Kunt u aangeven waartoe precies, in de overleggen op 8 mei en 9 mei jongstleden, door het ministerie, BARIN, KLM en Schiphol besloten is (zie het antwoord op eerdere vragen)?¹

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2130

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1792

Antwoord 1

Zoals aangegeven in de beantwoording op uw eerdere vragen 8 mei jl., is in het gesprek van 8 mei 2017 op basis van toezeggingen van Schiphol afgesproken dat in de periode van 1 juli tot en met 31 augustus 2017 alle security lanes van vertrekhal 1 door Schiphol de hele dag volledig worden bemand. Ook de security lanes van vertrekhal 2 worden in diezelfde periode volledig bemand, tenzij na ervaring in die periode blijkt dat het aantoonbaar niet nodig is. Schiphol zal daarnaast nader aangeven aan welke aanvullende data van de luchtvaartmaatschappijen zij behoefte heeft voor een betere voorspelbaarheid van de passagiersstromen. 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 die 8 mei jl. aan tafel zaten om te spreken over onderwerpen die op middellange termijn spelen (2–3 jaar).

In een overleg tussen Schiphol en KLM op 9 mei 2017 zijn de afspraken die 8 mei jl. zijn gemaakt verder uitgewerkt, zijn enkele operationele interventies besproken en verdere afspraken gemaakt over onder andere vertrekhal 3.

Vraag 2

Wat betekent het uitgangspunt dat Schiphol «alles op alles» gaat zetten om ellenlange wachtrijen te voorkomen? Met andere woorden, waar kan de reiziger precies op rekenen?

Antwoord 2

Het reizigersproces moet optimaal verlopen, voor zowel de passagiers als de betrokken bedrijven: dat betekent voldoende personeel bij de incheckbalies en voldoende bezetting bij security en de grenspassage. Hierbij heeft Schiphol aangegeven dat het onvermijdelijk is dat er tijdens de zomerperiode op momenten langere rijen kunnen ontstaan. Er wordt echter alles op alles gezet om dit te voorkomen. Dat kan als zowel Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de Koninklijke Marechaussee in het proces zorg dragen van een optimale bemensing, zowel bij incheckbalies, security als grenspassage. Het is in ieders belang om goed samen te werken en zo de positie van de mainport Schiphol sterk te houden.

Schiphol heeft ten aanzien van het eigen proces aangegeven dat het de securityfilters langer open en voor de zomerperiode nog eens extra personeel inhuurt: dit betreft circa 350–400 personen. Op de locaties met de grootste drukte is dan permanent een volledige bezetting aanwezig, ook buiten de geplande piekuren. Bij de andere securityfilters wordt rondom piekuren de capaciteit eerder op- en later afgeschaald. Er worden ook flexibele teams ingezet die stand-by staan. Daarnaast wordt extra personeel ingezet om reizigers te begeleiden en de doorstroming veilig en efficiënt te laten verlopen. Voor reizigers die ervoor kiezen met geen of weinig handbagage te reizen, wordt er geëxperimenteerd met speciale «no trolley» security lanes, zodat reizigers sneller kunnen doorstromen. Tot slot worden, naast de al eerder gerealiseerde tijdelijke extra vertrekhal, extra security lanes bijgebouwd en wordt extra personeel ingezet om eventuele storingen nog sneller te verhelpen.

Vraag 3

Zijn er prestatieafspraken met de betrokken partijen, dan wel met uw ministerie, gemaakt? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Prestatieafspraken met betrekking tot wachtrijen zijn binnen een veiligheidsproces niet opportuun. De controles zijn er immers primair voor om zorg te dragen voor de veiligheid van de passagiers, het personeel en het vliegverkeer. Prestatieafspraken brengen dan het risico met zich mee dat snelheid gaat prevaleren boven veiligheid en dat vind ik niet verstandig.

Vraag 4

Vindt u dat de acties die Schiphol heeft genomen, en nu heeft voorgenomen, voldoende zijn om de chaos zoals die zich de afgelopen periode heeft voorgedaan, op korte- en middellange termijn te voorkomen? Zo ja, welke garanties heeft u hiertoe gekregen? Zo nee, welke acties gaat u ondernemen?

Antwoord 4

In het overleg zijn heldere afspraken gemaakt, waarbij Schiphol in samenwerking met de andere betrokken partijen alles op alles zet om de lange wachtrijen zoveel mogelijk te voorkomen. Echter, door het toegenomen aantal reizigers kunnen in de zomerperiode op piektijden nog steeds langere wachtrijen ontstaan voor met name aankomende passagiers. De besproken maatregelen moeten er toe leiden dat deze acceptabel blijven. Binnenkort wil ik in een vervolgesprek met Schiphol, KLM en BARIN bespreken welke acties deze partijen kunnen nemen om op middellange termijn naar een meer structurele oplossing toe te werken.

Vraag 5

Op welke wijze wordt hierbij de afspraak betrokken dat er wordt «gestreefd» om ook tijdens de topdrukke te regelen dat passagiers en hun handbagage binnen maximaal tien minuten gecheckt zijn? Welke afspraken zijn er gemaakt als dit streven niet wordt gehaald? Op welke wijze en door wie kan er worden ingegrepen als deze afspraak niet wordt nagekomen, aangezien deze afspraak al enige jaren als uitgangspunt dient?

Antwoord 5

Schiphol heeft bij de opening van de nieuwe centrale securityvoorzieningen in juni 2015 aangegeven dat het er naar streeft om 95% van de passagiers binnen tien minuten het securityproces te laten doorlopen. Voor passagiers in business/first class geldt een streeftijd van vijf minuten. Dit is exclusief het inchecken van de bagage bij de balie, waar de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor zijn, en het proces van de paspoortcontrole, waarvoor de Koninklijke Marechaussee verantwoordelijk is. Dit getal is een streven, geen prestatieafpraak. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Reden waardoor het bij het securityproces moeilijker is geworden om de beoogde doorstroom te realiseren, zijn de toegenomen verplichte controles op handbagage en de hoeveelheden handbagage die door passagiers wordt meegenomen. Schiphol heeft diverse maatregelen aangekondigd om de doorstroom te versnellen, zoals aangegeven in vraag 2. Daarnaast is op sommige momenten de doorstroom afhankelijk van de doorloop bij de grenscontrole. In de laatste plaats is het van belang dat luchtvaartmaatschappijen ervoor zorg dragen dat de incheckbalies en bagage-afgiftepunten open zijn op het tijdstip dat zij hun klanten adviseren om op de luchthaven aanwezig te zijn. Dit voorkomt opstoppingen bij de incheckbalies en zorgt voor een meer gespreide toestroom van passagiers naar het securityproces. Een goede informatie-uitwisseling met de luchtvaartmaatschappijen is daarbij van groot belang.

Vraag 6

Nu er geïnvesteerd wordt in een nieuwe terminal inclusief bagagefaciliteiten en een nieuwe pier die respectievelijk in 2023 en 2019 gereed zijn, is de vraag of er door Schiphol en betrokkenen is gekeken of er een mogelijkheid is om die terminal en pier eerder gereed te laten zijn; is dat zo? Zo nee, wat is de reden? In hoeverre is de planning voor deze investeringen de afgelopen jaren al aangepast? Met andere woorden, welke garanties zijn er dat deze investeringsprojecten tijdig zijn afgerond?

Antwoord 6

In de afgelopen jaren is er in de sector veelvuldig gesproken over de bouw van de nieuwe pier en terminal. Zoals aangegeven in de antwoorden op Kamervragen op 8 mei 2017, was er enkele jaren geleden vanuit luchtvaartsector onvoldoende steun voor de investeringsagenda van Schiphol, met name omdat een deel van de sector pessimistischer was dan Schiphol over de verwachte groei en zorgen had over het kostenverhogend effect van deze investeringen. Met name hierdoor zijn deze investeringen uitgesteld. Begin 2016 is de besluitvorming omtrent de ontwikkeling van de nieuwe pier en terminal afgerond. Vanwege de capaciteitsbehoefte op Schiphol is de ontwikkeling van de nieuwe pier en terminal voortvarend opgepakt. De ambitie van Schiphol is de pier en terminal respectievelijk eind 2019 en in 2023 op te leveren. Dit is de snelst mogelijke uitvoering. Er is volgens Schiphol geen mogelijkheid de pier en terminal eerder te realiseren.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de consequenties zijn voor de huidige logistieke afhandeling van de drukte als versnelling van de investeringen niet lukt? Wat betekent dit als de groei van het afgelopen jaar qua passagiersaantallen zich de komende jaren doorzet?

Antwoord 7

De verwachting is dat het aantal passagiers blijft groeien, ook als het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen dat geldt tot eind 2020, al eerder wordt bereikt. Verdere passagiersgroei zal beperkt zijn en is alleen mogelijk door het uitbreiden van het aantal stoelen op reeds bestaande vluchten, bijvoorbeeld door de inzet van grotere toestellen of doordat er meer passagiers meegaan op reeds bestaande vluchten.

Schiphol maakt op basis van input van de luchtvaartmaatschappijen een zo accuraat mogelijke prognose van de te verwachte drukte. Hier past Schiphol de inzet van mensen en middelen zo optimaal mogelijk op aan. Dit betekent voor de komende jaren dat alle betrokken partijen zorg moeten dragen voor een optimaal proces: Schiphol moet de bemensing bij de securitycontrole op peil houden, de luchtvaartmaatschappijen dragen zorg voor voldoende bezetting bij de check-in, verstrekken Schiphol de informatie die het nodig heeft om de processen zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en meer Koninklijke Marechaussee dient beschikbaar te zijn voor de paspoortcontrole.

Vraag 8

Kunt u aangeven met welke groeiprognoses er rekening worden gehouden in de investeringsagenda van Schiphol? Worden deze jaarlijks herijkt? Welke rollen en verantwoordelijkheden hebben de betrokken ministeries, zoals Infrastructuur en Milieu en Financiën, hierin? Is in de laatste consultatie in 2016, door Schiphol, naast de tijdelijke terminal tot nog meer investeringen opgeroepen door de luchtvaartmaatschappijen dan wel door andere betrokkenen? Zo ja, op welke wijze is daar invulling aan gegeven?

Antwoord 8

Jaarlijks worden de luchtvaartmaatschappijen door Schiphol geconsulteerd over onder meer de groeiprognoses, de investeringsagenda en tarieven. Mede op basis van de consultatie in 2016 is in de investeringsagenda van Schiphol rekening gehouden met 70 miljoen passagiers in 2021 (+10% versus 2016). De ministeries hebben verder geen formele rol in het consultatieproces, maar de groeiprognoses worden wel besproken met het Ministerie van Financiën als aandeelhouder. Voor grote investeringen heeft Schiphol goedkeuring nodig van haar aandeelhouders, waaronder de Nederlandse Staat.

Schiphol heeft als antwoord op de sneller dan verwachte groei in de afgelopen jaren een pakket van operationele maatregelen geïmplementeerd om de periode tot de oplevering van de nieuwe pier en terminal te overbruggen. De luchtvaartmaatschappijen zijn hierover in 2016 geconsulteerd. De tijdelijke terminal is onderdeel van dit pakket van maatregelen.

Vraag 9

Vindt u dat u een eigenstandige rol heeft als beleidsbepaler in het mainport-beleid, als wetgever of als aandeelhouder, in het voorkomen van eventuele chaossituaties, zoals bijvoorbeeld exorbitante wachtrijen? Zo ja, welke acties heeft u dan eigenhandig ondernomen om de wachtrijen te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Ik zet me in om een maximale samenwerking tussen de sectorpartijen te bevorderen om de wachtrijen op Schiphol zoveel mogelijk te beperken. Hierbij spreek ik partijen direct aan op hun rol en verantwoordelijkheden. Ik ben daarom in gesprek gegaan met Schiphol, KLM en Barin. Voorts zet het kabinet zich in voor extra bemensing van de Koninklijke Marechaussee om de doorstroom bij de grensbewaking te bevorderen.

Vraag 10

Is er contact geweest met de Raad van Commissarissen van Schiphol ten aanzien van recente ontwikkelingen op Schiphol? Zo ja, wat is er besproken en wat is uw reactie daarop geweest?

Antwoord 10

Ik heb geen contact gehad met de Raad van Commissarissen van Schiphol. Het Ministerie van Financiën heeft vanuit haar rol als aandeelhouder wel contact met de Raad van Commissarissen gehad over de recente gebeurtenissen en de rol van de Raad van Commissarissen daarin.

Vraag 11

Klopt het dat er geen sprake schijnt te zijn van 9.400 extra slots, maar van een verschuiving van niet gebruikte slots van het winterseizoen naar het zomerseizoen? Als er geen sprake is van extra slots, wat verklaart dan de groei van het aantal passagiers? Wat is het effect geweest van het Reward-programma van Schiphol?

Antwoord 11

Het gaat hier niet om nieuwe slots. Binnen het plafond van de capaciteitsdeclaratie worden niet gebruikte slots van het winterseizoen 2016–2017 (30 oktober 2016 tot 25 maart 2017) verschoven naar het zomerseizoen. Dit is op basis van afspraken die Schiphol met de sector heeft gemaakt 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 en conform afspraken – daarom toegevoegd aan de capaciteit in het zomerseizoen. Schiphol heeft de onafhankelijke slot coördinator gevraagd niet te overboeken.

In de eerdere beantwoording 8 mei jl. is al gesteld dat op dit moment sprake is een combinatie van oorzaken die elkaar versterken en zorgen voor de passagiersgroei. Naast de aantrekkende economie, nadert de capaciteit op Schiphol het afgesproken plafond 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. Luchtvaartmaatschappijen hebben hierop geanticipeerd en hun plannen voor extra routes en/of hogere frequenties op Schiphol naar voren gehaald. Daarnaast zijn operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen gedaald door lagere olieprijsen en de daling van de havengelden op Schiphol (cumulatief 23% in drie jaar). Deze daling is mede gevolg van de nadrukkelijke wens van luchtvaartmaatschappijen om tot een scherpere tarifiering op Schiphol te komen. Eén van de effecten hiervan is dat lagere operationele kosten doorwerken in lagere ticketprijzen waardoor de vraag naar vlieggreizen verder wordt gestimuleerd. Daarnaast is Schiphol nog steeds een aantrekkelijke luchthaven voor reizigers en overstappers.

Wat het effect van het rewardprogramma is geweest, is moeilijk exact vast te stellen. Veel luchthavens hebben een dergelijk programma om luchtvaartmaatschappijen tegemoet te komen in de kosten voor de opstart van een nieuwe operatie maar niet overal is sprake van zulke groeicijfers. Een luchtvaartmaatschappij neemt het rewardprogramma in overweging in haar besluit om wel of niet een nieuwe route te starten. Echter, gegeven het bescheiden aandeel van het rewardprogramma op de totale operationele kosten van een nieuwe route is dit niet de belangrijkste factor in het besluitvormingsproces van een luchtvaartmaatschappij om wel of niet een nieuwe route op te starten.

Vraag 12

Nu er sprake blijkt te zijn van verschuiving van «winterslots» naar de zomer, blijft de vraag hoe Schiphol verrast kon zijn door de ontstane wachtrijen; had men dat niet moeten zien aankomen, mede gelet op het feit dat de wachtrijden in de zomer van 2016 immers ook al fors waren? Wat is uw verklaring en welke afspraken zijn hierover precies gemaakt?

Antwoord 12

Het besluit over de verschuiving van de niet-gebruikte slots moet los worden gezien van de huidige drukte op Schiphol omdat deze niet-gebruikte slots niet voor de piekmomenten zijn, maar daarbuiten. Schiphol heeft aangegeven dat het anticiperend op de passagiersgroei, die sterker was dan verwacht

vanwege de onder vraag 11 genoemde redenen, al maatregelen heeft genomen. Zo is er al extra personeel ingezet en is april jl. een tijdelijke terminal opgeleverd. Dat bleek op sommige piekmomenten in de meivakantie niet voldoende te zijn.

Vraag 13

Klopt het dat het verschuiven van «winterslots» naar de zomer niet een verplichting is, maar een keuze die Schiphol zelf maakt? Zo ja, wat vindt u van de gemaakte keuze?

Antwoord 13

Het is toegestaan om in de capaciteitsdeclaratie voor een winterseizoen te bepalen dat capaciteit die in het winterseizoen niet gebruikt wordt, overgeheveld mag worden naar het volgende zomerseizoen van hetzelfde gebruiksjaar. Daarmee kan de totaal toegestane capaciteit in een bepaald gebruiksjaar nog beter worden geoptimaliseerd. De afgelopen jaren is deze overheveling steeds toegepast. Ik heb geen rol in de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Het is aan Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigd in het Operationeel Schiphol Overleg (OSO) om op basis van hun eigen afwegingen deze mogelijkheid al dan niet op te nemen in de capaciteitsdeclaratie. Ik vind het wenselijk dat in het OSO het verschuiven van slots de komende jaren kritisch wordt gezien in het licht van de capaciteitsknelpunten op Schiphol.

Vraag 14

Klopt het dat de inzet van het Reward-programma sinds 2009 is gewijzigd van kwaliteitsgedreven naar volume-gedreven? Zo nee, wat is dan momenteel het uitgangspunt? Zo ja, zou het selectiviteitsbeleid ondersteund kunnen worden wanneer dit programma weer kwaliteitsgedreven zou worden?

Antwoord 14

Het rewardprogramma bestaat 10 jaar en is in deze periode veranderd met de ontwikkelingen in de markt. Schiphol heeft laten weten dat tot 2009 bijdragen werden toegekend aan luchtvaartmaatschappijen voor nieuwe intercontinentale vluchten op basis van het aantal vliegtuigbewegingen en voor Europese bestemmingen op basis van passagiersaantallen. In 2009 is dit gelijkgetrokken. Reden hiervoor was onder andere de toenmalige financieel-economische crisis waardoor het aantal passagiers op Schiphol terugliep.

Recent zijn de voorwaarden voor deelname aan het rewardprogramma opnieuw geactualiseerd. Vanaf 1 april 2017 geldt het rewardprogramma alleen voor nieuwe intercontinentale vluchten op basis van passagiersaantallen. Hiermee probeert Schiphol binnen de nog beschikbare capaciteit nieuwe intercontinentale bestemmingen te stimuleren. Dat komt ten goede aan de verdere ontwikkeling van de netwerkqualiteit van de luchthaven, hetgeen in lijn is met het luchtvaartbeleid van de overheid.

Schiphol bespreekt jaarlijks de voorwaarden voor deelname aan het rewardprogramma met luchtvaartmaatschappijen. Schiphol heeft onlangs aan luchtvaartmaatschappijen voorgesteld om het rewardprogramma, gegeven de beperkte capaciteit tot 2020, vanaf de volgende tariefperiode (vanaf 1 april 2018), tot nader bericht op te schorten.

Vraag 15, 16 en 17

Wat was tijdens de afgelopen meidrukke de gemiddelde wachttijd bij de paspoortcontrole? Acht u dit gemiddelde acceptabel? Wat zijn de afspraken voor de zomerpiek?

Hoeveel van de extra 135 fte Koninklijke Marechaussee (KMar) die u eind vorig jaar aan de Kamer toezegde, is inmiddels ingevuld? Indien nog niet alle fte zijn ingevuld, kunt u aangeven op welke termijn dit wel het geval zal zijn? Hoeveel fte KMar werken er nu op Schiphol in vergelijking tot 31 december 2016?

Hoeveel van de personen die deze 135 fte KMar in moeten vullen hebben de opleiding al volledig doorlopen en zijn fulltime en volledig inzetbaar? Indien een percentage nog niet volledig inzetbaar is, wanneer is dat dan wel het geval?

Antwoord 15, 16 en 17

De KMar verricht geen metingen naar de wachttijd bij de grens controle. Bij de inzet van capaciteit wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de verwachte passagiersaantallen. Er wordt naar gestreefd de wachttijden beperkt mogelijk te houden zonder afbreuk te doen aan de uitvoering van het grensproces en daarmee de veiligheid van het Schengengebied. Met de aangekondigde verhoogde inzet van Schiphol en de KLM valt niet uit te sluiten dat er tijdens de zomerperiode wachtrijen ontstaan.

Het aantal medewerkers van de KMar op Schiphol is sterk afhankelijk van de drukte op de luchthaven en de druk die op de andere taken van de KMar ligt. In de zomer is het aantal medewerkers van de KMar op Schiphol hoger dan tijdens rustige perioden. De 135 fte extra zijn met ingang van juni 2017 inzetbaar, na voltooiing van hun opleiding.

Vraag 18

Kunt u aangeven wat de uitstroom is bij de KMar, afgezet tegen de 135 fte die u heeft toegezegd, en voorts de vraag beantwoorden of het hier inderdaad netto 135 fte extra betreft?

Antwoord 18

Instream, doorstroom en uitstroom worden over de hele KMar-organisatie gezien. Bij een hogere verwachte uitstroom wordt de werving geïntensiveerd. Voor dit jaar is de realisatie in- en uitstroom conform planning. De 135 fte zijn dus inderdaad netto.

Vraag 19

Kunt u bevestigen dat deze 135 fte is vrijgemaakt voor alle Nederlandse vliegvelden, en niet enkel en alleen voor Schiphol? Kunt u voorts aangeven hoeveel Kmar daadwerkelijk in 2017 worden ingezet en hoeveel daarvan op Schiphol?

Antwoord 19

De 135 fte's zullen worden ingezet ten behoeve van de grensbewaking op de luchthavens, met name Schiphol. De KMar werkt met een landelijke aansturing waardoor de capaciteit kan worden ingezet waar de behoefte het grootst is.

Vraag 20

Kunt u aangeven in hoeverre de vorig jaar door betrokken partijen ingeschatte behoeftstelling van de KMar op Schiphol, variërend tussen de 300 en 500 fte extra, voor piekmomenten nog actueel is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is er, op welk termijn, nodig om aan deze behoefte te voldoen?

Antwoord 20

In mijn brief van 29 november 2016 heb ik kenbaar gemaakt welke maatregelen ik op de korte termijn heb genomen. Door de combinatie van technologie (e-gates), creatieve oplossingen en tijdelijk extra KMar-capaciteit (135 fte) kan de KMar de minimale door het gezag gewenste prestaties leveren in 2017. Voor de langere termijn is bij de Voorjaarsnota vanaf 2018 een bedrag van 20 miljoen euro structureel beschikbaar gesteld. Hiermee kunnen de 135 fte extra structureel worden gemaakt en kunnen in 2018 nog eens 65 fte extra worden geworven. Met het extra geld kan worden gewerkt aan het herstellen van de balans tussen toegenomen werkdruk en beschikbare KMar-capaciteit. Om gehoor te geven aan de moties van het lid Verhoeven en de leden Tellegen/Recourt wordt een aantal opties uitgewerkt voor de noodzakelijke inzet van de KMar vanaf 2018 op de luchthavens en de maritieme grensbewaking. De extra capaciteitsinzet in 2017 voorkomt niet dat er bij drukte op Schiphol bij de paspoortcontrole rijen kunnen ontstaan. De 65 extra fte kunnen vanwege wervingsprocedure en opleidingstraject niet eerder dan 2018 worden ingezet.

Vraag 21

Kunt u hierbij ook ingaan op de uitwerking van motie Tellegen/Recourt (Kamerstuk 19 637, nr. 2284) zoals eerder al gevraagd in de vragen d.d. 10 april 2017 en hierbij ook ingaan op de stand van zaken met betrekking tot het onderzoeken van opties om ander overheidspersoneel in te zetten dat

onder toezicht van de KMar enkele taken zou kunnen uitvoeren? Wat zijn de uitkomsten of wanneer kunnen deze worden verwacht?

Antwoord 21

De KMar doet een beroep op andere diensten voor directe of indirecte ondersteuning bij de grenscontrole of andere taken van de KMar op Schiphol. Zo wordt de KMar op dit moment gesteund door medewerkers van DJI, die taken verrichten die in nauw verband staan met hun eigen werkzaamheden. De KMar capaciteit die dit uitspaart, wordt ingezet ten behoeve van de grenscontrole. Het gaat om ongeveer 50 fte DJI personeel. Daarnaast worden militairen van het Commando Landstrijdkrachten ingezet bij de controle van voertuigen op de maritieme grenscontrole op Hoek van Holland. Het betreft illegale migratie richting het Verenigd Koninkrijk. Gelet op de wettelijke bevoegdheden en taken van de grenswachter en de operationele druk op deze andere diensten, zijn de mogelijkheden voor ondersteuning begrenst.

Vraag 22

Wat zijn precies de afspraken inzake het aantal slots voor 2017 en de komende jaren? Is er na 2017 kans op overschrijding, mede in verband met de zogenaamde overboekingsmogelijkheden? Wie stelt de kaders hiervoor vast?

Antwoord 22

Per zomer- en winterseizoen wordt de zogenaamde capaciteitsdeclaratie vastgesteld, waarin de aantallen slots zijn vastgelegd die de onafhankelijke slotcoördinator kan verdelen. De meest recente capaciteitsdeclaratie betreft het komende winterseizoen 2017/2018. Basis voor de capaciteitsdeclaratie zijn de capaciteitslimieten die binnenkort wettelijk worden verankerd.

Vraag 23

Wat is de stand van zaken omtrent de investeringen die u eind vorig jaar aankondigde te doen, te weten 3 miljoen euro voor technologische ondersteuning (onder andere voor het ontwikkelen van het systeem dat paspoorten uitleest en voor mobiele paspoort lezers) en 4,5 miljoen euro voor uitbreiding en effectievere benutting van het aantal e-gates? Kunt u dit afzetten tegen de vele malen grotere investeringsopgave die er ligt voor de technologische innovatie van het grensproces?

Antwoord 23

Het aantal e-gates op Schiphol wordt de komende weken uitgebreid tot 78. Ook is de afgelopen tijd gewerkt aan de doorontwikkeling van de e-gates, en is de software waar het systeem op draait vernieuwd. De mogelijkheden worden verkend om ook e-gates te plaatsen op andere grensdoorlaatposten. Door te investeren in geautomatiseerde ondersteuning kunnen de productiviteit en kwaliteit van de controles van reisdocumenten door de KMar toenemen. Daarvoor worden ook extra paspoortscanners aangeschaft. Daarnaast worden innovatieve toepassingen ingezet om paspoortcontroles mobiel en flexibel uit te kunnen voeren.

De komende jaren moet aanzienlijk worden geïnvesteerd in het grensproces om de nieuwe Europese ontwikkelingen zoals het in- en uitreisysteem, het ETIAS en voorgestelde wijzigingen in het SIS toe te passen aan de grens. De onderhandelingen zijn nog niet voltooid, waardoor nog niet duidelijk is wat de kosten zijn. Wel heeft de Europese Commissie laten weten dat zij de kosten van de ontwikkeling van de systemen zal dragen. Daarnaast worden met Schiphol de mogelijkheden verkend om met behulp van technologische innovaties publieke en private luchthavenprocessen verder te verbeteren en de doorstroom van passagiers te bevorderen.

Vraag 24

Verwacht u tijdens de komende zomerpiek andere partijen, zoals de landmacht, te moeten inschakelen om de druk bij de KMar op te vangen, zoals tijdens de zomer van 2016 nog het geval was?

Antwoord 24

Zie het antwoord op vraag 21.

Vraag 25

Klopt het dat voor de invulling van het selectiviteitsbeleid nu vooral wordt ingezet op acties die pas in de toekomst effect hebben, zoals de groei op luchthaven Lelystad, het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid, de marktprikkels voor Schiphol en de regeling voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad? Zo nee, waarom niet? Hoe wordt, met het oog op de huidige groei, op dit moment door verschillende partijen (luchthaven en Rijk) het selectiviteitsbeleid geoperationaliseerd? Kunt u deze uitkomsten met de Kamer delen?

Antwoord 25

In de beantwoording op de vragen 25 tot en met 27 wordt nader ingegaan op het selectiviteitsbeleid. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie (Kamerstuk 31 936-385, nr. 11245) waarin de regering wordt opgeroepen om ervoor te zorgen dat er meer concrete resultaten worden geboekt door middel van het selectiviteitsbeleid, en de Kamer hier zo spoedig mogelijk over te informeren.

Ook de afgelopen jaren is invulling gegeven aan het selectiviteitsbeleid, zoals het creëren van regionale luchthavencapaciteit (Eindhoven Airport) en verbetering van de landzijdige bereikbaarheid. De maatregelen hebben al effect. Voor Lelystad Airport betreffen het op dit moment voornamelijk acties die pas in de toekomst effect hebben wanneer de luchthaven opengesteld wordt voor commercieel verkeer. Dit betreffen maatregelen zoals het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid, de marktprikkels om maatschappijen te stimuleren vanaf Lelystad Airport te gaan opereren en de uitwerking van de regeling voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad Airport.

Vraag 26

Klopt het dat na de evaluatie uit 2013 inzake het convenant Selectiviteit tussen het Rijk en Schiphol is geconcludeerd dat de gemaakte afspraken uit het convenant Selectiviteit zijn nagekomen en dat er nadien geen aanvullende evaluatie is uitgevoerd? Zo nee, kunt u dan de uitkomsten delen van de laatste evaluaties die hebben plaatsgevonden? Wat kan er geconcludeerd worden ten aanzien van de handhaving van de afspraken gedurende de afgelopen vier jaar? Kunt u uw oordeel geven over de handhaving door uw ministerie in de afgelopen vier jaar? Kan daarbij ook de recente groei en groeiprognozes van Schiphol worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 26

Het klopt dat er in 2013 een evaluatie inzake het convenant Selectiviteit tussen het Rijk en Schiphol is uitgevoerd. Hierin is geconcludeerd dat de gemaakte afspraken uit het convenant selectiviteit zijn nagekomen. Ook de commissie Shared Vision (bestaande uit een vertegenwoordiger van het Rijk, Schiphol en KLM) heeft zich, in opdracht van het Rijk, in 2012 en 2013 gebogen over de vraag of de in 2008 gemaakte afspraken ten aanzien van selectiviteit correct zijn nageleefd. In haar rapport heeft de commissie de vraag, voor de periode 2008–2012, bevestigend beantwoord, zowel ten aanzien van het stimuleren van het mainportgebonden verkeer als het inzetten van de regionale luchthavencapaciteit als alternatief voor het niet-mainportgebonden verkeer. Hier zijn de afgelopen jaren met de luchthavenbesluiten voor Eindhoven en Lelystad belangrijke stappen in gezet. De commissie Shared Vision heeft voorts aanbevolen de mogelijkheden voor verkeersverdeling tussen Schiphol en Lelystad te onderzoeken. Het Rijk werkt zoals gemeld thans deze verkeersverdelingsregel uit als extra instrument om achter de hand te hebben voor het geval dat het stimuleringsbeleid van Schiphol Group onvoldoende effect sorteert. Als Lelystad Airport opent, moet blijken of dit stimuleringsbeleid in combinatie met de andere genoemde onderdelen van het selectiviteitsbeleid voldoende effectief is. Ik blijf hierover in contact met Schiphol en andere belanghebbende partijen.

Vraag 27

Klopt het dat de mogelijkheden om direct te sturen op de samenstelling van het vliegverkeer op Schiphol beperkt zijn, mede door Europese regels? Hoe denkbaar is het dat in dit licht de Regeling verdeling verkeer Schiphol en Lelystad niet wordt geaccepteerd door de Europese Commissie? Liggen er

scenario's klaar voor een dergelijke uitkomst? Zo ja, welke zijn dat? Hoe wordt dan bewerkstelligd dat niet-mainportgebonden verkeer gebruik gaat maken van Lelystad? Zo nee, deelt u de mening dat dergelijke scenario's wel opgesteld zouden moeten worden?

Antwoord 27

De mogelijkheden om op directe wijze te sturen op de samenstelling van het vliegverkeer op Schiphol zijn inderdaad beperkt, mede vanwege de EU-regels inzake de interne markt (met name verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap). De genoemde verordening biedt de mogelijkheid om een verkeersverdelingregel in te voeren voor luchthavens die dezelfde stad of agglomeratie bedienen, mits wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden. Zo moet een verkeersverdelingsregel in overeenstemming zijn met algemene beginselen als evenredigheid, transparantie en gebaseerd zijn op objectieve criteria. Ook gelden meer specifieke voorwaarden over onder meer de bereikbaarheid. Ik streef er uiteraard naar om de verkeersverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad zodanig vorm te geven dat wordt voldaan aan de gestelde EU-eisen. Het opstellen van een werkbare verkeersverdelingsregel, die juridisch houdbaar is, is echter niet eenvoudig en vormt een uitdaging. Hiertoe wordt bij de uitwerking waar mogelijk ook contact onderhouden met de Europese Commissie.

Tegelijkertijd kan ik niet vooruitlopen op het oordeel van de Europese Commissie. Zoals eerder genoemd is de verkeersverdelingsregel primair bedoeld om een instrument achter de hand te hebben voor het geval het stimuleringsbeleid onvoldoende effect sorteert. Ik houd over de ontwikkeling van het stimuleringsbeleid de vinger aan de pols en zonodig zal ik me in overleg met Schiphol en andere belanghebbende partijen beraden over inzet van de verkeersverdelingsregel en eventueel noodzakelijke en haalbare alternatieven of additionele maatregelen.

Vraag 28

Wanneer en binnen welke kaders zal naar aanleiding van de geluidsberekening de omgevingsraad Schiphol u adviseren naar aanleiding van de adviesaanvraag middellange termijnontwikkeling Schiphol (inclusief de motie-Visser, Kamerstuk 34 098, nr. 14)? Hoe zal het proces daarna verder verlopen en hoe wordt de Kamer daarin betrokken?

Antwoord 28

De ORS zal mij adviseren op basis van de kaders die door mij zijn geschetst in de adviesaanvraag middellange termijnontwikkeling Schiphol, welke ik met uw Kamer heb gedeeld op 29 april 2016². Per brief van 18 mei 2017 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) en de advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

In deze brief heb ik aangegeven dat ik uw Kamer zal informeren over de planning van de veiligheidsanalyse ten behoeve van de voorziene besluitvorming over de verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegbewegingen. Gelijktijdig zal ik uw Kamer ook informeren over de consequenties van deze analyse voor de implementatie van het NNHS.

Daarnaast zal ik 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 meegegeven. Over de uitkomsten zal ik uw Kamer informeren.

Vraag 29

Kunt u ingaan op de huidige stand van zaken van de voorbereidingen inzake de pre-clearance, mede na de onderbrekingen, naar aanleiding van het Amerikaanse inreisverbod?

² Kamerstuk 29 665, nr. 224.

Antwoord 29

Formele gesprekken vinden alleen plaats met de Verenigde Staten op technisch ambtelijk niveau, inclusief toetsing van concepten. De politieke afronding van de onderhandelingen blijft onverkort gepauzeerd totdat ambtelijke overeenstemming is bereikt over de concepttekst van een bilateraal verdrag conform onze condities en onderhandelingsmandaat. De politieke afronding en politieke besluitvorming vinden plaats ná akkoord ministerraad, waarbij de Tweede Kamer wordt geïnformeerd. De Nederlandse inzet blijft gericht op het eenzijdig kunnen opschorten van preclearance bij inbreuk op de Nederlandse en Europese wet -en regelgeving, in het licht van de voorwaarden die Nederland heeft gesteld bij de start van de onderhandeling (zie Kamerbrief d.d. 9 december 2016³).

³ Kamerstuk 31 936, nr. 369