

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

1923

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het afscheidsinterview van de president-directeur van Schiphol* (ingezonden 5 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 25 april 2018)

Vraag 1

Kent u het bericht «Schiphol zit nu vol, maar dat is niet door mij»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat levert de sinds 2009 met 15% toegenomen directe connectiviteit Nederland op jaarbasis op? Welke posten staan er volgens u met welke bedragen aan de negatieve kant van de balans?

Antwoord 2

Ik heb geen informatie over wat specifiek de sinds 2009 toegenomen directe connectiviteit heeft opgeleverd. De toename van de directe connectiviteit is overigens hoger dan de genoemde 15% zoals blijkt uit de jaarlijkse monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties die in opdracht van lenW wordt uitgevoerd². In deze monitor wordt de ontwikkeling van de connectiviteit op Schiphol en op een aantal concurrerende luchthavens onderzocht, maar niet de economische of andere effecten daarvan. Over het economisch belang van de huboperatie is er wel informatie. Die wordt beschreven in de SEO studie «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol»³ uit september 2015 dat in opdracht van de ministeries van lenW, EZK en Financiën is uitgevoerd. In deze studie wordt een aantal mogelijke scenario's gezien waarbij de hubfunctie van Schiphol in meer of mindere mate wordt aangetast en worden daarbij welvaartseffecten en effecten op het BBP en de werkgelegenheid ingeschat. Daarbij worden ook de externe effecten in kwalitatieve zin beschreven, maar dus niet gekwantificeerd. Het betreft de geluidseffecten,

¹ Website NRC, 31 maart 2018 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2018/03/31/schiphol-zit-nu-vol-maar-dat-is-niet-door-mij-a1597801>)

² Bijlage bij Kamerstuk31 936, nr. 380

³ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219

emissies en externe veiligheid. Voor wat betreft kwantificering van deze externe effecten verwijst dit rapport naar een Decisio onderzoek (quick scan kosten baten analyse) uit 2008. Dit onderzoek is in 2014 op onderdelen geactualiseerd.⁴

De bovengenoemde SEO studie uit 2015 is een aanvulling op de Decisio studie «Economisch belang van de mainport Schiphol»⁵ in opdracht van lenW uit eveneens september 2015 waarin wordt gekeken naar de economische bijdrage die wordt geleverd door bedrijven die actief zijn in luchtvaart- en luchthavenactiviteiten (directe economische bijdrage) en door de toeleveranciers van deze bedrijven (indirecte achterwaartse economische bijdrage).

Vraag 3

Deelt u de mening dat de wens om nummer 1 van Europa te zijn op het gebied van directe connectiviteit en nummer 2 van de wereld op het gebied van indirecte connectiviteit (te bereiken via één keer overstappen) een te grote ambitie is voor een klein land als Nederland, met alle negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, de natuur en het klimaat? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 3

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol⁶ eind 2017, is een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle homecarrier belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats. Tegelijkertijd is het noodzakelijk om goed rekening te houden met de gevolgen van de ontwikkeling van de luchtvaart voor de veiligheid, leefomgeving, luchtkwaliteit en het klimaat. Slim en duurzaam zijn daarom de kernbegrippen als het gaat om de verdere ontwikkeling van de luchtvaart, met daarbij een goede balans tussen het economische belang van de luchthaven en de leefbaarheid. Hoe we nadere invulling geven aan een slimme en duurzame luchtvaart zal centraal staan in de nieuwe Luchtvaartnota die vooruit kijkt tot 2040. De Luchtvaartnota zal de belangrijkste kaders schetsen voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens, waaronder Schiphol.

Vraag 4

Wat levert deze indirecte connectiviteit Nederland financieel gezien op jaarbasis op? Hoeveel vliegbewegingen betreft dit op jaarbasis?

Antwoord 4

Ik heb geen informatie over wat specifiek de indirecte connectiviteit oplevert. Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom het selectiviteitsbeleid in de praktijk weinig effect lijkt te hebben, gekeken naar het aantal vakantievluchten tegenover het aantal zakelijke en intercontinentale vluchten? Als de heer Nijhuis het selectiviteitsbeleid niet als mislukt wil «framen», hoe moet het volgens u dan wel worden geframed?

Antwoord 5

Het aandeel vakantievluchten op Schiphol is de afgelopen jaren licht gedaald en het aandeel zakelijke en intercontinentale vluchten is licht gestegen. De inzet van het selectiviteitsbeleid is om de schaarse capaciteit optimaal te benutten voor het mainportgebonden verkeer, dat het meest bijdraagt aan onze economie. Daarvoor is het onder meer noodzakelijk om vakantievluchten te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad. Hierover zijn afspraken gemaakt in het Aldersakkoord. Onderdeel van dit akkoord is het «Convenant Selectiviteit» tussen het Rijk en Schiphol (2008) bestaande uit (1) het scheppen van voldoende regionale luchthavencapaciteit en een goede landzijdige bereikbaarheid door het Rijk (2) het vormgeven van een stimule-

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 202

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 250

ringsbeleid door de exploitant Schiphol Group om niet-mainportgebonden verkeer afkomstig van Schiphol te stimuleren te gaan opereren vanaf Lelystad en (3) het uitwerken van een formele overheidsmaatregel voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad Airport.

Er is in 2015 een luchthavenbesluit tot stand gekomen dat ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk maakt en er is geïnvesteerd in een verbetering van de bereikbaarheid. Het daadwerkelijk verplaatsen van vakantieverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport kan echter pas plaatsvinden vanaf het moment dat Lelystad opengesteld is. Teneinde een effectief selectiviteitsbeleid te voeren dat voorziet in (1) het reserveren van capaciteit op Lelystad Airport voor vakantieverkeer afkomstig van Schiphol en (2) het benutten van de vrijgevallen capaciteit op Schiphol voor mainportgebonden verkeer, is een pakket aan maatregelen nodig, bestaande uit marktmaatregelen en als sluitstuk overheidsmaatregelen. Uitgangspunt is marktwerking waarbij Schiphol Group luchtvaartmaatschappijen stimuleert vakantievluchten, afkomstig van Schiphol, uit te voeren vanaf Lelystad Airport. Dit stimuleringsbeleid bestaat onder meer uit een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod. Daarnaast wordt thans een verkeersverdelingsregel uitgewerkt. In een later stadium zal ik uw Kamer hierover meer in detail informeren.

Vraag 6

Ziet u mogelijkheden om een selectiviteitsbeleid op basis van CO₂-uitstoot, stikstofdepositie, (ultra)fijnstof en lagere geluidsproductiemilieubelasting te voeren en handhaven, mede gezien het feit dat milieubelasting volgens de heer Nijhuis kan worden gekoppeld aan de luchthaventarieven?

Antwoord 6

Het selectiviteitsbeleid heeft als doel om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten voor het mainportgebonden verkeer, dat de grootste bijdrage levert aan het (inter)continentale netwerk van verbindingen. Parallel aan het selectiviteitsbeleid wordt gewerkt aan verduurzaming van de luchtvaart, bijvoorbeeld ook in de luchthaventarieven. Zo bevatten de start- en landingsgelden op Schiphol reeds prikkels voor een duurzame operatie. Vliegtuigen die minder geluid produceren, betalen een lager tarief en meer lawaaiige vliegtuigen betalen een hoger tarief.

Vraag 7

Deelt u de opvatting van de heer Nijhuis dat er op korte afstanden tot circa 500 kilometer, bij een redelijk alternatief, niet meer moet worden gevlogen? Zo ja, welke beleidsinstrumenten staan u ter beschikking om bijvoorbeeld het gebruik van de trein te stimuleren? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 7

Er is veel aandacht voor de verduurzaming van de internationale korte afstandsreis binnen Europa. Samen met de Staatssecretaris ben ik aan het onderzoeken wat er nodig is om de internationale reiziger te laten kiezen voor het meest duurzame alternatief, want wij vinden beiden dat ook duurzaamheid een factor zou moeten zijn bij de keuze voor een reis. Binnenkort sturen wij uw Kamer een geactualiseerd rapport over substitutiemogelijkheden tussen de trein en het vliegtuig. Uit dat rapport, en ook een eerdere versie uit 2008, blijkt dat niet de afstand, maar de totale reistijd één van de belangrijkste invloedfactoren is op de substitutie. Daarnaast maken passagiers een keuze op basis van (onder meer) prijs, frequentie en betrouwbaarheid. Voor een reis naar Parijs en Londen is de trein al een serieus alternatief voor het vliegtuig. Deze trajecten zijn echter niet zomaar tot stand gekomen. Het vraagt aanzienlijke investeringen door verschillende landen die met elkaar samenwerken om een traject mogelijk te maken.

Vraag 8

Kunt u toelichten waarom niemand Ryanair als klant wil op zijn of haar luchthaven?

Antwoord 8

Nee. Ik ken de achtergrond van deze opmerking van de heer Nijhuis niet.

Vraag 9

Als niemand Ryanair als klant op zijn of haar luchthaven wil, hoeveel vliegbewegingen scheelt het op jaarbasis als Ryanair geen slots meer krijgt toegewezen in Nederland? Is de uitbreiding van Lelystad Airport, Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport in dat geval nog wel nodig?

Antwoord 9

Binnen de EU is er sprake van een vrije luchtvaartmarkt voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Met inachtneming van de Europese en nationale regels, kunnen deze luchtvaartmaatschappijen zelf bepalen op welke luchthavens ze willen opereren, voor zover er op deze luchthavens capaciteit beschikbaar is. Ik ga dan ook niet in kaart brengen hoeveel vliegbewegingen gemoeid zouden kunnen zijn met het hypothetische vertrek van specifieke luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 10

Deelt u de mening van de heer Nijhuis dat als Lelystad Airport conform de aanvankelijke planning nu wel open zou zijn gegaan voor vakantievluchten, te weten 2.000 vliegbewegingen in het eerste jaar (minder dan een half procent van het maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol) de problemen met betrekking tot de capaciteit op Schiphol zouden zijn opgelost? Zo ja, waar baseert u dit op?

Antwoord 10

De heer Nijhuis geeft aan dat bij eerdere opening van Lelystad Airport daar een aantal vakantievluchten ondergebracht had kunnen worden en verder dat daar in combinatie met Eindhoven Airport op termijn een aanzienlijk aantal vluchten geaccommodeerd kan worden. Ook ik ben van mening dat het verplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad Airport van groot belang is om de schaarse capaciteit op Schiphol te benutten voor mainportgebonden verkeer om het (inter)continentale netwerk van verbindingen verder te ontwikkelen. Omdat de indeling van het luchtruim nog moet worden herzien kunnen tot 2023 maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen worden geaccommodeerd. De eerste jaren wordt rekening gehouden met een ingroeipad van respectievelijk 4.000, 7.000 en 10.000 vliegbewegingen. Bij het bereiken van 7.000 vliegbewegingen zal een evaluatie plaatsvinden. Na 2023 kan er doorgroeid worden naar een totaal van 45.000 vliegbewegingen.

Vraag 11

Deelt u de mening dat dit een goed moment is om (versneld) een vliegtaks in te voeren en accijns te heffen op kerosine, mede gezien het feit dat de heer Nijhuis als hoofdoorzaak van de groei van het aantal vliegbewegingen de lage olieprijs noemt en er geen ruimte is voor verdere groei? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Het regeerakkoord geeft aan dat het kabinet inzet op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart en beziet of een heffing op lawaaige en vervuulende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren, zal een nationale vlieg(ticket)belasting worden ingevoerd. De belasting zal vanaf 2021 worden geheven. Dit voornemen wordt thans uitgewerkt, waarbij het Ministerie van Financiën het voortouw heeft. Onderdeel van de uitwerking is het verrichten van een effectenstudie naar verschillende varianten van een belasting op luchtvaart. In de periode tot 2021 dienen onder andere ook het wetgevingsproces en de implementatie bij de Belastingdienst plaats te vinden.

Vraag 12

Kunt u een toelichting geven op de uitspraak van de heer Nijhuis dat zijn opvolger als één van zijn hoofdtaken heeft al die nieuwbouw te realiseren? Wat is hierover al vastgelegd met het oog op de Luchtvaartnota 2020–2040?

Antwoord 12

Zoals aangegeven in mijn eerder genoemde brief over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, is de ambitie dat Schiphol wat betreft veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid tot de wereldtop blijft horen en tegelijkertijd internationaal concurrerend blijft. Dit vergt van Schiphol forse investeringen in capaciteit voor taxibanen, opstelplaatsen, pieren/gates en terminals. De nieuwbouw die moet worden gerealiseerd betreft onder meer de realisatie van een nieuwe pier en een nieuwe terminal. De nieuwe pier waarmee additionele gates worden gerealiseerd is eind 2019 gereed. De nieuwe terminal inclusief bagagefaciliteiten is volledig operationeel in 2023. In het masterplan van Schiphol wordt gezien welke verdere investeringen nodig zijn. De Luchtvaartnota zal de kaders voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol schetsen.

Vraag 13

Kunt u toelichten wie de verantwoordelijkheid draagt voor het versneld vollopen van het maximum aantal vliegbewegingen en het aantrekken van lowcostcarriers die met hun extreem lage prijsstelling kunstmatige vraag naar vliegen creëren, aangezien de heer Nijhuis stelt dat hij hier niet verantwoordelijk voor is?

Antwoord 13

Bij de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol spelen meerdere factoren een rol, zoals de gunstige macro-economische ontwikkeling, toenemend toerisme, de mondiale groei van de luchtvaart en ontwikkeling van de brandstofprijzen. Verder geldt er zoals in het antwoord op vraag 9 genoemd voor EU luchtvaartmaatschappijen in Europa een vrije luchtvaartmarkt en zijn er daarnaast veel bilaterale verdragen en EU verdragen met derde landen die luchtvaartmaatschappijen veel vrijheid bieden. De verkeersontwikkeling op Schiphol wordt – binnen de afgesproken kaders inzake veiligheid en milieu – dus in belangrijke mate bepaald door marktontwikkelingen. Daarbij is verder relevant dat in Nederland, in tegenstelling tot veel andere Europese landen, slechts in relatief beperkte mate capaciteit op alternatieve luchthavens beschikbaar is.

Vraag 14

Hebt u al overleg gehad met de scheidend CEO van Schiphol over de reset van Lelystad Airport na 2020? Zo ja, wat is de uitkomst van dat overleg? Zijn er notulen van? Zo nee, wanneer gaat dat overleg plaatsvinden en wat is de insteek van dit overleg?

Antwoord 14

Ik heb de Omgevingsraad Schiphol, waar Schiphol onderdeel van uitmaakt, op 3 april jongstleden per brief laten weten dat het uitstel van de opening van Lelystad Airport geen consequenties heeft voor de afspraken die ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol zijn gemaakt. Op Schiphol zijn tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar toegestaan. Na 2020 is verdere groei mogelijk via de 50/50 verdelingsregel voor de milieuwinst.