

Vergaderjaar 2017–2018

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 259**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2018

Het Lid Graus (PVV) heeft verzocht om een reactie op zijn geuite zorgen over de economische gevolgen van het volumeplafond op Schiphol, dit naar aanleiding van recente mediaberichtgeving (Handelingen II 2017/18, nr. 36, item 19). In deze berichtgeving (bijvoorbeeld in het artikel «Schiphol zit bijna aan maximum vluchten» uit De Telegraaf van 14 december 2017) wordt aangegeven dat het volumeplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 zal resulteren in schaarste in capaciteit en daarmee mogelijk een nadelig effect zal hebben op de concurrentiepositie van Schiphol.

De berichtgeving haalt het recente rapport van SEO «Economische effecten Schiphol» aan. Dit rapport is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Holland. Hoewel de precieze effecten van de capaciteit-schaarste op Schiphol niet in kaart zijn gebracht, concluderen de onderzoekers dat het vanuit economisch oogpunt wenselijk is om voldoende ontwikkelruimte op Schiphol te behouden. Uit het onderzoek kan worden afgeleid dat op langere termijn de meest prijsgevoelige marktsegmenten met een afname te maken kunnen krijgen. Wel is het belangrijk om op te merken dat Schiphol in de evaluatie van de gebruiksprognose 2016 aangeeft dat luchtvaartmaatschappijen mogelijk al hebben geanticipeerd op het volumeplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020, door de toekomstige groei voor een deel naar voren te halen en al in 2016 meer slots aan te vragen.

Het economische belang van Schiphol is evident. Dit geldt met name voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Het tijdelijk beperken van het aantal vliegtuigbewegingen kan effect hebben op de kwaliteit en omvang van het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen op Schiphol. Verslechtering van de netwerkqualiteit kan negatieve gevolgen hebben voor aantrekkelijkheid van Schiphol en Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven, investeringen en de werkgelegenheid. Dit benadrukt het belang van het realiseren van capaciteit op de

luchthaven Lelystad. Daardoor kan niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol worden geacommodeerd, waardoor op Schiphol ruimte ontstaat voor verdere ontwikkeling van het mainportgebonden verkeer.

De afspraak van het volumeplafond van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol tot en met 2020 komt voort uit het Aldersakkoord. Het kabinet houdt zich aan deze afspraken. Groei boven de 500.000 vliegbewegingen voor 2021 is dus niet aan de orde. De komende periode wordt benut om te onderzoeken of randvoorwaarden ten aanzien van veiligheid, hinderbeperking en operationele capaciteit worden geborgd bij verdere groei. Hier heb ik u over bericht in mijn brief over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 250) van december jl. Wanneer deze feitenbasis gereed is zal de Omgevingsraad Schiphol zich op mijn verzoek buigen over o.a. het vraagstuk van de ontwikkeling van Schiphol na 2020.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga