

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake drie economische studies op het gebied van de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 710).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
Actualisatie economische betekenis Schiphol	2
Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk	9
Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019 (SEO)	10

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met zeer veel interesse kennisgenomen van de drie rapporten over luchtvaart: «Actualisatie economische betekenis Schiphol», de «Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties» en «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk». Deze leden hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben de studies met belangstelling gelezen en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de uitgevoerde studies en hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover nog enkele kritische vragen en opmerkingen.

Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio)

De leden van de VVD-fractie merken op dat het duidelijk is dat Schiphol sinds 2016–2017 op slot zit als het gaat om het aantal vliegbewegingen en dat het is gelimiteerd op maximaal 500.000 per jaar tot en met 2020. Toch is het aantal passagiers gegroeid. In welke mate is een extra groei van passagiers nog te verwachten, wetende dat al veel grotere vliegtuigen zijn ingezet en dit niet oneindig verder kan?

De leden van de VVD-fractie maken zich grote zorgen over de krimp in het luchtvrachtvolume en het feit dat deze krimp van de luchtvracht veel sterker is dan elders in Europa. Klopt het dat vanwege het huidige slot op Schiphol, vracht eerder het onderspit delft ten opzichte van zakelijk verkeer, verkeer dat bereid is meer te betalen? Klopt het dat vrachtverkeer goed is voor 25% van het aantal banen en het risico groot is dat bij verdere daling van de luchtvracht banen zullen verdwijnen?

De leden van de VVD-fractie merken op dat het aantal banen in de cargo of dat cargo-gerelateerd is, niet direct uit het schema van figuur S2 in de samenvatting is af te leiden, o.a. vanwege gebruik van CBS-SBI-codes. Toch schrijft het onderzoeksbureau (in hoofdstuk 5.1.1) dat 25% van het luchthavencluster banen betreft die gerelateerd zijn aan vracht, handel en logistiek. Klopt dat? Dat zouden 16.000 directe banen zijn met een toegevoegde waarde van 1,8 miljard euro per jaar. Hoe valt het belang van vracht beter te bepalen, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het netwerk van directe verbindingen voor veel bedrijven die internationaal opereren een belangrijke factor is om zich in Nederland te vestigen. Kan de Minister voorbeelden geven van bedrijven die zich bewust gevestigd hebben in de regio Amsterdam, die anders waarschijnlijk niet voor Nederland gekozen hadden? Hoeveel bedrijven en instanties zijn dit ongeveer, die hun

hoofdkantoor voor Europa, in Nederland, nabij Schiphol hebben ondergebracht? Waar wordt dat bijgehouden? In welke mate komt de kwaliteit van het logistieke product onder druk te staan als gevolg van de huidige capaciteitsbeperking? Kan de Minister een voorbeeld geven? Is zij zich ervan bewust dat er vrachtwagens vanaf Schiphol hun goederenlading naar Luik en Frankfurt vervoeren en vanaf daar vliegen, omdat het vanaf Schiphol lastiger is?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de groei van de toegevoegde waarde in de periode 2013–2018 met 17% een stuk hoger lag dan het landelijk gemiddelde. Deze leden vernemen graag waarom de toegevoegde waarde van luchtvaart zoveel groter is dan gemiddeld. Deelt de Minister de mening dat toegevoegde waarde interessant is voor onze economie? Juist 9% van het aantal beschikbare banen voor laag- en middelbaar opgeleiden in de regio Groot-Amsterdam is op Schiphol. Wat zou het betekenen als in deze categorie banen verdwijnen, doordat Schiphol onvoldoende kan groeien? De groeipercentages van vliegbewegingen vanuit zowel Parijs, als Frankfurt liggen veel hoger dan die van Schiphol. Waarom is het zo van belang om directe verbondenheid met de rest van de wereld te hebben? Kan de Minister dat nog eens onder schrijven?

De leden van de VVD-fractie zien dat er een toename is van vliegen met als motief familiebezoek en het onderhoud van sociale contacten, om vanuit de hele wereld naar Nederland te komen. Is dat een trend die aanhoudt? In hoeverre is het onderhouden van familie- en sociale contacten een belangrijke factor in ons beoogde selectiviteitsbeleid?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het aantal full-freighters beperkt is tot 3,2% van het huidige aantal van 500.000 vliegbewegingen. In hoeverre kan er vanwege het onregelmatige karakter van luchtvracht een manier gevonden worden om meer zekerheid te bieden voor voldoende capaciteit en slots voor luchtvracht? Is daarmee rekening te houden in de komende Luchtvaartnota?

De leden van de VVD-fractie lezen (op blz. 20) dat er vele aanverwante bedrijven zijn die met hun (4.500) banen en toegevoegde waarde een belangrijke bijdrage leveren aan het luchtvaartproduct. Wat zijn de eisen die dergelijke bedrijven stellen aan Schiphol en de omgeving en hoe kan de overheid daarin blijven voorzien? Groeien deze bedrijven en banen ook navenant mee, als er weer nieuwe ruimte komt op Schiphol?

De leden van de VVD-fractie lezen (op blz. 25) dat de toegevoegde waarde, maar ook de loonsom per fte fors hoger ligt dan het gemiddelde in Nederland. Klopt de bewering dat de luchtvaartsector hiermee beter scoort dan elders in de economie? Met andere woorden, klopt het dat mensen daar meer verdienen, maar ook meer toegevoegde waarde dan elders leveren?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te vernemen wat de directe en indirecte werkgelegenheid is van regionale vliegvelden. Valt er iets soortgelijks te zeggen over Lelystad Airport en kan deze een volgende keer worden meegenomen in het onderzoek?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling het onderdeel over de arbeidsmarkt, herkomst en opleidingsniveau gelezen en de grote rol die de regio Groot-Amsterdam daarin speelt. Ook het feit dat de mensen die werken op Schiphol een goede afspiegeling vormen van de samenleving, inclusief verdeling naar migratieachtergronden. Het aantal jonge mensen is hoog. Klopt het dat er voor alle opleidingsniveaus,

functies en achtergronden een redelijk evenwichtige bijdrage en participatie is en dat de werkgelegenheid op en rondom Schiphol daarin niet afwijkt?

De leden van de VVD-fractie lezen met belangstelling het effect van de faillissementen van Swiss Air en Sabena en de negatieve gevolgen daarvan op de beide landen die het betrof. Deelt de Minister de mening dat een dergelijke schade liefst nimmer mag optreden? Deelt zij de zorgen van deze leden over een mogelijk verlies van economische waarde en het verdwijnen van directe verbindingen en banen, dat behoorlijk desastreus was? Zijn Zaventem en Zürich ook die klap helemaal te boven gekomen? Deelt de Minister de mening dat vanwege onze open economie en de omvang van Schiphol, zeker in relatie tot ons land, de negatieve gevolgen van bijvoorbeeld een verlies van een homecarrier, of de opgebouwde hubfunctie, zelfs vele malen groter kunnen zijn dan in België of Zwitserland? Deelt de Minister de mening dat wat in honderd jaar is opgebouwd, niet door verkeerde beleidskeuzes te grabbel moet worden gegooid en dat ondoordachte besluiten vanuit de politiek om Schiphol te laten krimpen of langer op slot te houden zeer schadelijk kunnen zijn?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat dit het eerste onderzoek is naar de ontwikkeling van Schiphol, terwijl er (praktisch) geen groei meer mogelijk was. Dit is het eerste jaar waarin maatschappijen en markt geen extra vliegtuigen kunnen laten vliegen, maar waarin uitsluitend een efficiënter gebruik van het beschikbare aantal slots tot een beter bedrijfsresultaat kan leiden. Dat proces is n t begonnen en veel maatschappijen hadden de laatste jaren al meer slots aangevraagd dan ze nodig hadden, dus het jasje zit nog tamelijk ruim. Maar de eerste effecten zijn merkbaar. Wat deze leden betreft zijn deze overwegend positief.

De verschillende studies die in opdracht van het ministerie zijn uitgevoerd hebben wat deze leden betreft alleen geen heldere opdracht mee gekregen. Het lijkt erop dat het belang van Schiphol vereenzelvigd wordt met het belang van Nederland, wat natuurlijk niet het geval is. In alle studies wordt verondersteld dat een groot en groeiend Schiphol, dat harder groeit dan andere luchthavens, uit zichzelf beter is. In het SEO onderzoek «Monitor Netwerkkwaliteit» wordt Schiphol vergeleken met vijf «concurrenten», waaronder twee die op een ander continent liggen en één waar Schiphol mede eigenaar van is en die zelf ook mede eigenaar van Schiphol is. Concurrentie ten opzichte van andere luchthavens is wat deze leden betreft sowieso een raar criterium. We onderzoeken ook niet hoe Amsterdam CS het doet ten opzichte van Brussel-Zuid of Frankfurt Hauptbahnhof. Deze leden streven niet een luchthaven na die zo groot mogelijk is, niet een luchthaven die harder groeit dan andere luchthavens of een zo groot mogelijk marktaandeel heeft en zoveel mogelijk reizigers uit de hele wereld via Nederland laat vliegen. Deze leden streven een luchthaven na die zo goed mogelijk de belangen van Nederland dient. Dat betekent in de ogen van deze leden een zo goed mogelijke verbinding met de wereld met een zo laag mogelijke impact op klimaat, natuur, leefomgeving en de gezondheid van omwonenden.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met betrekking tot de opdracht een aantal vragen. Waarom is men ervan uitgegaan dat groter beter is en groei, ongeacht het soort groei en ongeacht de lokale vraag, altijd gunstig is? Waarom is niet gekeken naar de behoefte van Nederland, maar vooral naar wat andere luchthavens doen? Wat is de «optimale netwerkkwaliteit»? Is dat een dagelijkse vlucht naar elke luchthaven ter wereld? Is dat het voldoen aan elke mogelijke marktvrage? Ook als die vrage eerst met een aanbod gecreëerd moet worden? Is dat het zoveel mogelijk reizigers afsnoepen van andere luchthavens? Kan de Minister

deze vraag invullen? Hoezo zou onze nationale luchthaven moeten concurreren met Dubai? Vliegen naar belangrijke bestemmingen in Zuidoost-Azië is aanmerkelijk zuiniger met een tussenstop in de Golfregio. Dan hoeft er minder brandstof mee. Maakt dat Dubai niet een veel logischere hub voor die routes dan Amsterdam? Waarom zou Amsterdam moeten concurreren met Charles de Gaulle, terwijl beide luchthavens mede-eigenaar van elkaar zijn, dezelfde homecarrier delen en slechts drie uur met de trein van elkaar verwijderd liggen? Dan ligt wat deze leden betreft nauwe samenwerking, delen en verdelen van het netwerk toch veel meer voor de hand. Wat denkt de Minister daarvan?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de slotschaarste enkele positieve ontwikkelingen met zich mee brengt, die verder kunnen worden versterkt met gericht beleid. Zo heeft de schaarste niet geleid tot een afname van het aantal bestemmingen. De directe en indirecte bereikbaarheid van Nederland is niet afgenomen door de schaarste, integendeel. Wat wel opvalt, is dat Nederland vergeleken met andere luchthavens minder goed is verbonden met de belangrijke «Global Cities». De vraag van de zakelijke reizigers naar meer vluchten en verbindingen stagneert. De capaciteitsgroei van de afgelopen jaren is vooral naar vakantievluchten gegaan. Meer groei leidt dus niet tot een beter netwerk voor zakelijke bestemmingen. Deze leden constateren dat met de kennelijke verzadiging van de zakelijke markt van en naar Nederland er ook geen echte behoefte is om vakantievluchten naar Lelystad te verplaatsen in ruil voor meer zakelijk verkeer. De groei zit hem in die vakantievluchten en deze zouden dan simpelweg worden vervangen door intercontinentale vakantievluchten of worden aangevuld met meer autonome groei van elkaar op prijs beconcurrerende low cost carriers (LCC's). Kan de Minister hierop reflecteren?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de studies een onderscheid maken tussen directe vluchten, vluchten naar een andere hub voor indirecte connectiviteit en feedervluchten voor Schiphol als hub. De directe en indirecte connectiviteit van Nederland is direct afhankelijk van de eerste twee en slechts indirect van de derde categorie. Welk nut hebben hub-feedervluchten anders dan het vullen van anders minder rendabele lijnen? SEO stelt dat vier vluchten met een klein vliegtuig meer reizigersgemak opleveren dan een vlucht met een groter vliegtuig. Dat is ongetwijfeld waar, maar gaat geheel voorbij aan het feit dat vier keer overlast voor de omwonenden erger is dan één keer. Als de connectiviteit van Nederland gewaarborgd kan blijven met één vlucht per uur naar bestemming x in plaats van vier, dan heeft dit de voorkeur van deze leden. Nog eens extra feedervluchten aantrekken om zo die extra vluchten naar bestemming x te kunnen vullen, moet wat deze leden betreft, sterk worden ontmoedigd. De belangrijke vraag is dus met hoeveel starts en landingen Nederland minder toe kan als het netwerk wordt opgeschoond door de minder belangrijke of minder rendabele routes te saneren. De studies geven helaas geen antwoord op de vraag welk deel van het netwerk dat relevant is voor de connectiviteit van Nederland wordt onderhouden met hubpassagiers die niet in Nederland willen zijn en hoe met een permanente slotschaarste een sanering van het netwerk voor de thuismarkt eruit zou zien. Kan deze vraag alsnog worden beantwoord?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag een studie zien die niet het commerciële- en concurrentiebelang van Schiphol tot uitgangspunt neemt, maar het belang van Nederland. Hoe ziet Schiphol eruit als we vooral direct en indirect goed verbonden zijn met de Global Cities en andere hubs, voor een optimale verbinding met de kleinst mogelijke impact op klimaat en leefomgeving? Gericht op de thuismarkt en in

samenwerking met het spoor en met Parijs in plaats van als concurrent?
Kan de Minister dit onderzoeken?

Omdat «Schiphol de grootste!» het uitgangspunt was, is de samenwerking met het spoor en de trein als alternatief of als feeder en verbinding met andere hubs, helaas niet onderzocht. De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat Noordwest-Europa met 76 bestemmingen de op een na best bediende regio is. Hoeveel van deze bestemmingen zijn redelijkerwijs ook goed per trein te ontsluiten (reistijd trein = reistijd vlucht + 2 uur). Wat zou een goed ontwikkeld treinaanbod kunnen betekenen voor dit deel van het netwerk van Schiphol? Kan de Minister een studie laten uitvoeren naar een Schiphol zonder groei, maar met substitutie van korte afstandsvluchten met treinen? Kan de Minister in deze studie ook een krimpscenario onderzoeken? Kan zij tevens laten onderzoeken wat de economische effecten zouden zijn van Schiphol terug naar het niveau van 2010?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat in de studie naar de economische betekenis van Schiphol voorzichtig afstand wordt genomen van het uitgangspunt dat groei van het aantal vliegbewegingen ook groei van de economie of maatschappelijke betekenis met zich meebrengt. Dat is ook maar zeer ten dele waar. Manshanden en Bus hebben in hun onderzoek naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en in reactie op dit onderzoek¹ al laten zien dat de gesuggereerde relatie niet hard te maken is. Zeker daar waar de groei in vluchten en passagiers zich richt op meer LCC- en Leisurevluchten en meer transferpassagiers, is het effect voor de economie gering. Aangezien de zakelijke markt grotendeels verzadigd is, zal de groei van het aantal vluchten vooral daar terechtkomen waar relatief weinig maatschappelijk rendement te verwachten valt. Er is geen vraag meer, tenzij deze met zeer lage tarieven wordt gegenereerd. Deze leden concluderen hieruit dat de wet van de afnemende meeropbrengst ook van toepassing is op Schiphol.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat ook DECISIO inmiddels van mening is dat Schiphol weliswaar van belang is, maar «als banenmotor uit zichzelf niet van doorslaggevende factor voor economische groei». Daarvoor zijn andere factoren belangrijker. Deze leden constateren dat Schiphol groeit omdat de economie groeit, niet andersom. Schiphol is gewoonweg groot genoeg en meer Schiphol maakt Nederland niet economisch sterker. Aangezien andere sectoren dan kennelijk de enorme opgave voor de reductie in CO₂- en stikstofemissie zullen moeten opvangen, vrezen deze leden dat extra luchtvaart mogelijk direct negatief uitwerkt op de groei. Ook DECISIO gaat in deze studie niet in op de maatschappelijke kosten zoals overlast, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat. In haar eerdere MKBA-studie is hier wel aandacht aanbesteed, maar deze leden missen sterk een actualisatie, gezien de stikstofcrisis en de nieuwe inzichten in gezondheidseffecten van ultrafijnstof en geluid. Is de Minister bereid om dit nader te onderzoeken?

De leden van de SP-fractie merken op dat de studies allemaal zijn uitgegaan van scenario's waarbij Schiphol niet groeit en op 500.000 vliegbewegingen blijft of doorgroeit naar 540.000 vliegbewegingen in 2025 met daarbij ook de mogelijkheid dat Lelystad Airport in 2025 maximaal 25.000 vliegbewegingen faciliteert. Waarom is alleen voor groeiscenario's gekozen en niet voor krimpscenario's? Deze leden vinden het belangrijk om scenario's met krimp onderzocht te hebben waarbij ook rekening wordt gehouden met bestemmingen die vanaf Schiphol nu vaak aangevlogen worden en die ook met de trein goed bereikbaar zijn. Hierbij

¹ Reactie op rapporten over luchtvaart aan de Tweede Kamer, W. Manshanden & L. Bus.

kan gedacht worden aan Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf en Frankfurt. De connectiviteit van Schiphol kan grotendeels in stand gehouden worden, terwijl impact op klimaat, milieu en gezondheid minder worden. Ook vinden deze leden het belangrijk om onderzocht te hebben welk effect deze ontwikkeling zal hebben op de werkgelegenheid op Schiphol en welke nieuwe banen er gecreëerd worden met meer internationale treinverbindingen. Studies zonder deze scenario's geven wat betreft deze leden geen volledig en goed beeld van mogelijke ontwikkelingen. Is de Minister daarom bereid om deze scenario's te laten onderzoeken?

De leden van de SP-fractie merken op dat in de studies wordt geconcludeerd dat groei van Schiphol goed is voor 40 miljoen tot 226 miljoen euro afhankelijk van laag- of hoogconjunctuur. Deze leden vinden de schade aan klimaat, milieu en gezondheid (geluidsoverlast, ultrafijnstof) enorm onderbelicht. Is de Minister het met deze leden eens dat groei van Schiphol, met inachtneming van de breed gedragen conclusies van vele rapporten dat Schiphol niet de motor van de economie is en het mainport-beleid achterhaald is, in een veel bredere context (klimaat, milieu, gezondheid en veiligheid) gezien en onderzocht moet worden?

De leden van de SP-fractie merken op dat de studies ook tot de conclusie komen dat schaarste op Schiphol zal zorgen voor hogere ticketprijzen. Nu dit kabinet in Europees verband inzet op accijns op kerosine en ook een nationale vliegbelasting wil invoeren, is het ook bereid om de cap van 500.000 vliegbewegingen vast te houden om zo tot een eerlijke prijs voor vliegtickets te komen. Is onderzocht hoeveel vliegtickets gemiddeld duurder zullen worden als de cap van 500.000 vliegbewegingen blijft staan tot 2025 en Lelystad Airport niet wordt uitgebreid? Zo nee, is de Minister bereid dit alsnog te laten onderzoeken?

De leden van de SP-fractie lezen dat in het onderzoek van «Actualisatie economische betekenis Schiphol» wordt geconcludeerd dat het aantal vluchten in 2018 met 17% is gestegen ten opzichte van 2013, het aantal passagiers met 17% en het vrachtvolume met 12%. Het aantal fte is daarentegen maar met 4% gestegen en de afgelopen jaren is de werkdruk voor beveiligers, bagageafhandelaars, schoonmakers en horecapersoneel alsmat gestegen. Deze leden vragen de Minister of er onderzocht is waarom de ontwikkeling van banen zo ver achter is gebleven met de groei op Schiphol en ook onder het landelijke gemiddelde in deze periode is gebleven. Is de Minister bereid onderzoek te doen naar deze ontwikkeling in relatie tot het aantal banen op Schiphol en de werkbeleving van verschillende groepen werknemers die de grondoperatie mogelijk maken?

De leden van de SP-fractie merken op dat van de vrachtsector op Schiphol bekend is dat deze een hoge bijdrage levert aan de werkgelegenheid (20%–25%) met een laag aandeel in het aantal vluchten (3%–4%). Welk effect op de werkgelegenheid zal een vast aandeel van 4% voor vrachtvluchten hebben op de ontwikkeling van het aantal banen op Schiphol? Is de Minister bereid dit aandeel van 4% te reserveren voor de luchtvrachtsector en daarmee de banen die hieruit voortvloeien te beschermen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen al jaren op de onvermijdelijke noodzaak van een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen. Dat is nodig voor het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier.² In een poging om de onvermijdelijke transitie naar krimp te blokkeren, schermen de Minister en de luchtvaartsector vaak met de

² Alternatieve luchtvaartnota «Een nieuw toekomstbeeld voor luchtvaart» van Natuur & Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland (<https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2019/10/Een-nieuw-toekomstbeeld-voor-luchtvaart.pdf>).

mythe van het economische belang van de luchtvaartsector voor de Nederlandse economie. Deze mythe is echter al meermaals ontkracht.³ Daar komt bij dat de door de sector regelmatig aangedragen technologische oplossingen voor de schadelijke effecten van de luchtvaartsector vaak nog onbewezen zijn of simpelweg te laat zullen komen om de klimaat- en biodiversiteitscrisis op tijd te beteugelen. Gezien de onvermijdelijkheid van de krimp van de luchtvaart zou het verstandig zijn als de sector zich daar alvast op zou voorbereiden. Vooralsnog geven zowel sector als Minister weinig blijk van het in gang zetten van deze voorbereidingen op een krimpscenario. Erkent de Minister dat aanhoudend uitstelgedrag ten aanzien van een onvermijdelijke transitie naar krimp, uiteindelijk zeer nadelig kan uitpakken voor de luchtvaartsector? Zo nee, waarom niet? Wat gaat de Minister doen om de luchtvaartsector alvast te helpen bij de voorbereidingen voor het onvermijdelijke krimpscenario?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen op het feit dat de luchtvaartsector op onredelijke wijze wordt bevoordeeld en gesubsidieerd. Het is er mede de oorzaak van dat vliegtickets nog altijd onverantwoord goedkoop zijn in verhouding tot de negatieve effecten van de luchtvaart.⁴ De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) adviseerde daarom in 2019 om de luchtvaartsector als normale bedrijfstak te beschouwen.⁵ Wat zijn de vorderingen van de Minister bij het implementeren van dit advies van de Rli? Een stevige krimp van de luchtvaartsector kan, naast de winst voor het klimaat, leefomgeving en veiligheid voor mens en dier, ook bepaalde economische impulsen opleveren voor de Nederlandse economie, bijvoorbeeld omdat mensen hun geld in Nederland zullen uitgeven in plaats van in het buitenland. Is de Minister bereid om de effecten van een krimp van de luchtvaartsector integraal en volwaardig te laten onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat in de diverse studies, publicaties en debatten, als legitimatie voor de groeistrategie, vaak het belang van de hubfunctie van Schiphol wordt genoemd.⁶ In deze hubfunctie zou het hebben van veel transferpassagiers van groot belang zijn. Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen zelf mogen definiëren wat ze onder een «transferpassagier» verstaan? Is volgens de Minister het begrip transferpassagier eenduidig en smart gedefinieerd? Zo ja, waar blijkt dat uit?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen op het feit dat veel effecten van de luchtvaart niet altijd in geld of cijfers zijn uit te drukken. Indien een dergelijke exercitie toch wordt ondernomen, is het des te problematischer om stevige conclusies te trekken op basis van een incompleet overzicht van alle positieve en negatieve effecten. Een voorbeeld kan worden gevonden in het onderzoek van SEO, waarin de externe effecten op geluid, luchtkwaliteit en veiligheid en de indirecte effecten op werkgelegenheid en toerisme zijn aangeduid als «PM»

³ «Vlag, volkslied, vliegveld; de toekomst van Schiphol». Groene Amsterdammer, 1 augustus 2018 (<https://www.groene.nl/artikel/vlag-volkslied-vliegveld>). «Econoom die jarenlang pleitte voor «banenmotor Schiphol» wil nu krimp». Het Parool, 26 november 2019 (<https://www.parool.nl/amsterdam/econoom-die-jarenlang-pleitte-voor-banenmotor-schiphol-wil-nu-krimp~bc4db665/>). «We mogen de groei van Schiphol best beteugelen». De Volkskrant, 3 januari 2020 (<https://www.volkskrant.nl/columns-opinie/we-mogen-de-groei-van-schiphol-best-beteugelen~bfa3a199/>).

⁴ Dossier Schiphol, reeks artikelen. Follow The Money (<https://www.ftm.nl/tag/schiphol>). Kamervragen Van Raan, Kröger en LaçinAanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2019Z13103.

⁵ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2019) (https://rli.nl/sites/default/files/rli_advies_luchtvaartbeleid_een_nieuwe_aanvliegroute_-_definitief.pdf).

⁶ SEO (2019): «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk; Welvaartseffecten van extra vluchten en de gevolgen van aanhoudende capaciteitsschaarste», p. 11.

(bijvoorbeeld in tabel S.1).⁷ Dat uit diezelfde tabel vervolgens wordt geconcludeerd dat verruiming van de capaciteit op Schiphol de Nederlandse welvaart zou verhogen is zeer problematisch. Deelt de Minister de mening dat, o.a. vanwege de «PM» in een aantal belangrijke categorieën, dit rapport van SEO ongeschikt is om de conclusie te trekken dat een capaciteitsverhoging op Schiphol nodig zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Ook zit het begrip «brede welvaart», waarin juist ook de effecten op lange termijn en in andere landen een belangrijke rol spelen, maar zeer mager verwerkt in dit rapport. Wat gaat de Minister doen om ook de «brede welvaart» (de effecten op toekomstige generaties en in andere landen), op serieuze en volwaardige wijze mee te nemen in haar luchtvaartbeleid?

Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk

De leden van de VVD-fractie lezen in het SEO-rapport dat er voor een optimale benutting van de extra capaciteit enkele criteria zijn voor de totale welvaartsbijdrage per bestemming, zoals veel Nederlandse- en zakenreizigers, de slimme inzet van toestellen en over bepaalde logische afstanden, maar ook concurrentiedruk. In welke mate is er concurrentie als Schiphol zeer gematigd groeit naar 540.000 en het aantal slots vooral toebedeeld is aan de huidige partijen? Is concurrentie niet gebaat bij creatieve ondernemers die nieuwe uitdagers kunnen zijn en moeten zij ook niet de ruimte kunnen krijgen de bestaande belangen eens flink op te schudden?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de SEO-studie «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» dat de maatschappelijke kosten van geluid, luchtvervuiling (waaronder ultrafijnstof en stikstof), en veiligheid (waaronder het groepsrisico voor omwonenden) niet zijn meegenomen. Deze leden zouden graag willen weten hoe deze factoren wel kunnen worden meegenomen en wat de resultaten van een dergelijke studie zouden zijn. Is de Minister bereid om met cijfers uit de studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar milieuschade van het verkeer deze analyse nogmaals te doen? Kan de Minister ook de analyse delen op basis waarvan wordt gesteld dat de kosten van de klimaatschade van 40.000 extra vluchten 40 miljoen euro is? En waarom zijn de kosten van de stikstofuitstoot niet berekend? Gezien de economische impact van de stikstofcrisis moet hier toch ook een prijskaartje aan te hangen zijn?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat dezelfde studie in een bijlage ingaat op het hubafkalvingsmodel en hoe na een transitieperiode een nieuwe balans wordt gevonden met een kleiner hubaandeel en een groter aandeel directe vluchten en connectiviteit via andere hubs. De bijlage gaat verder niet in op de vraag wat dat precies zal doen met de directe en indirecte netwerkqualiteit van Schiphol zonder het enorme aandeel transferpassagiers. Deze leden zijn benieuwd naar een vervolgonderzoek op deze stelling.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben tot slot nog een specifieke vraag over het rapport «Het maatschappelijk belang van het Schiphol netwerk». Op pagina 4 wordt gesteld dat er in 2030 45.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport plaatsvinden. Hierbij wordt verwezen naar een rapport van Significance & To70 uit 2019. Kan dit rapport gedeeld worden met de Kamer? En op basis van welke informatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt SEO dat er in 2025 25.000 vliegbewe-

⁷ SEO (2019): «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk; Welvaartseffecten van extra vluchten en de gevolgen van aanhoudende capaciteitschaarste», p. ii.

gingen op Lelystad Airport zullen plaatsvinden? Kan ook deze informatie met de Kamer gedeeld worden?

Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019 (SEO)

De leden van de VVD-fractie lezen in het rapport over monitoring van de netwerkqualiteit dat de indirecte connectiviteit van de hubverbindingen achterblijft. Hoe moeten deze leden dit duiden? Kan de Minister dat toelichten? Wat betekent dit? Ligt dit aan een beperkte thuismarkt? Of lopen we een achterstand op ten opzichte van concurrenten die wel meer directe verbindingen bieden? Zo ja, wat valt hier aan te doen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat Schiphol een grote mate van overlap kent met de luchthaven van Istanbul, waar wel ruimte is gekomen door middel van extra groei en bouwactiviteiten. Wat is de kans dat andere luchthavens ons netwerk verder kopiëren en Schiphol de concurrentieslag vervolgens verliest?

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de rijksoverheid eraan kan bijdragen dat de connectiviteit vanaf Schiphol met Global Cities versterkt wordt. Welke rol kan de rijksoverheid hierin spelen? Wat hebben de airlines of Schiphol nodig om dat voor elkaar te krijgen en bijvoorbeeld een leidende rol te veroveren? Deelt de Minister de mening dat beperking van de huidige groeimogelijkheden daarin niet helpt?

De leden van de VVD-fractie merken op dat volgens het rapport over het Schipholnetwerk 1,4–1,5% groei per jaar voldoende is om mee te kunnen komen. Deze leden vragen echter of er niet al een achterstand is opgelopen door de groeistop van de afgelopen jaren. Is het niet zo dat het originele Aldersakkoord uit 2008 uitging van totaal 580.000 vliegbewegingen in 2020 en dat we onder andere vanwege het uitstel van het openen van Lelystad Airport, nog niet veel verder zijn gekomen dan de 500.000 op Schiphol en 41.000 op Eindhoven? Deelt de Minister de mening van deze leden dat niet geleverd is wat aan de luchtvaartsector beloofd werd vanaf 2008? Als de wereldeconomie harder groeit dan de 1,4%, wat is dan de ruimte om Schiphol mee te laten groeien en profiteren? Deelt de Minister de mening dat ongebreidelde groei niet nodig is en dat enige schaarste altijd verstandig lijkt, maar dat er wel voldoende en snel perspectief moet komen voor de gebruikers, om te voorkomen dat investeringen elders gaan plaatsvinden vanwege een gebrek aan mogelijkheden en dat vluchten verplaatsen een logische maar ongewenste stap kan zijn? Ervan uitgaande dat de 540.000 bedachte vliegbewegingen in 2025 er bij een normale situatie zijn, hoe wordt dan de doorkijk naar 2030 en 2050? Is het niet verstandiger om te sturen op objectief meetbare geluidshinder dan op aantallen?

De leden van de VVD-fractie zien met interesse de antwoorden tegemoet en danken de Minister en haar medewerkers hartelijk voor het leveren van deze basisrapporten die de duurzame groei op Schiphol vanaf 2021 moeten vormgeven, tezamen met de Luchtvaartnota en de respectievelijke Luchthavenbesluiten 1 en 2. Deze leden zien uit naar spoedige positieve politieke besluitvorming, vooral omdat het al lang duurt voor er zekerheid komt.

II Reactie van de bewindspersoon