

2017Z06703

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).

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

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?

Vraag 3

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

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?

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?

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

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

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?

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?

Vraag 8

Kunt u aangeven met welke groei prognoses 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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 15

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

Vraag 16

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?

Vraag 17

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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 groeiprognoses van Schiphol worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?

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?

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?

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?