

## 2017Z04752

Vragen van de leden **Visser** (VVD) en **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de berichtgeving inzake Schiphol* (ingezonden 10 april 2017).

### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Woede over extra groei Schiphol», «Analyse: geheugenverlies Schiphol over selectiviteit» en «Nu al chaos op Schiphol»?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Deelt u de zorgen van de KLM over de toename van wachtrijen voor de paspoortcontroles en incheckbalies, terwijl de echt drukke vakantieperiodes nog moeten beginnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen? Kunt u hierbij ingaan op de uitwerking van de motie-Tellegen/Recourt?<sup>2</sup> Wordt hierbij ook gekeken naar een alternatieve inzet van overheidspersoneel? Zo nee, bent u bereid om dit in het onderzoek mee te nemen?

### Vraag 3

Deelt u de zorgen van de KLM dat het bagagesysteem niet berekend is op alle koffers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen?

### Vraag 4

Deelt u de zorgen van de KLM dat de capaciteit van de taxibanen te laag is en het aantal gates onvoldoende is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties zijn of worden er ondernomen?

### Vraag 5

Is de KLM de enige luchtvaartmaatschappij die deze zorgen heeft geuit of zijn er meerdere luchtvaartmaatschappijen die zich zorgen maken over de operationele afhandeling door Schiphol? Zo ja, welke maatschappijen en zijn deze zorgpunten eerder aan u geuit? Zo ja, wat is er dan met deze punten gedaan?

<sup>1</sup> De Telegraaf, resp. 5, 3 en 1 april 2017.

<sup>2</sup> Kamerstuk 19 637, nr. 2284

Vraag 6

Is er reden tot ongerustheid over de toeloop van grote aantallen mensen op Schiphol en de huidige infrastructuur? Kunnen er veiligheidsgevaaren optreden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7

Zijn er naast de opening van de tijdelijke vertrekhal en de opening van de zogenoemde «e-gates», zoals door u genoemd in het mondelinge vragenuur d.d. 4 april 2017, nog aanvullende acties nodig om de (landzijdige) capaciteit en infrastructuur te verbeteren? Zo ja, welke zijn dat dan en wanneer kunnen de gebruikers en reizigers op Schiphol daarvan de eerste verbeteringen tegemoetzien?

Vraag 8

Wat vindt u van de investeringsagenda voor de komende jaren van Schiphol? Is deze voldoende berekend op de groei die nu voorzien is en is deze agenda daarmee wel voldoende actueel? Gelet ook op de opening van de tijdelijke hal, waarin 45 miljoen euro wordt geïnvesteerd, vindt u dat er sprake is van een adequate toekomstbestendige oplossing op Schiphol?

Vraag 9

Klopt het bericht dat door Schiphol besloten is om 9400 extra starts en landingen toe te staan? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige lange wacht-rijen, tekort aan opstelplaatsen van vliegtuigen en de brandbrief van de KLM?

Vraag 10

Deelt u de mening dat het niet kan dat één van onze mainports, essentieel voor de Nederlandse economie en tevens visitekaartje van Nederland, de infrastructuur in brede zin met o.a. taxibanen, gates et cetera niet op orde heeft? Zo nee, waarom niet? Zo ja, vindt u dan dat de infrastructuur nu en in de toekomst voldoende gewaarborgd is?

Vraag 11

Kunt u een verklaring geven voor de ontstane situatie? Waardoor wordt de explosieve groei van Schiphol precies veroorzaakt? Welk percentage van de groei op Schiphol is toe te wijzen aan de economische groei? En wat zijn de andere verklaringen?

Vraag 12

Herkent u zich in de kritiek van KLM dat de huidige problemen o.a. komen, doordat Schiphol ruimte te snel heeft weggegeven? Zo ja, wat had Schiphol kunnen doen om dit tegen te gaan? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Via welke instrumenten kan Schiphol het zogenoemde selectiviteitsbeleid actief vormgeven? Via welke instrumenten kunt u het selectiviteitsbeleid actief vormgeven? Kunt u in dat licht ingaan op de vorderingen ten aanzien van het beleid om niet-mainportgebonden verkeer te zijner tijd te verleiden gebruik te maken van Lelystad Airport?

Vraag 14

Herkent u de kritiek dat het ministerie het selectiviteitsbeleid niet heeft gehandhaafd, dan wel heeft besproken met Schiphol? Zo nee, waarom niet? Hoe rijmt u dat met de noodklok van de luchtvaartmaatschappijen en VNO-NCW in dezen?

Vraag 15

Deelt u de visie dat, indachtig hetgeen geantwoord is in het Algemeen overleg van 26 november 2014 op de vraag wat de definitie van mainportgebonden verkeer is, niet de vraag wat mainportgebonden verkeer is en wat niet, een rol speelt, maar slechts de toepassing van dat begrip? Zo nee, kunt u dat nader toelichten?

Vraag 16

Bent u bereid om met Schiphol en KLM in gesprek te gaan over de ontstane situatie met als doel snel een oplossing te vinden voor de problemen en de Kamer over de uitkomsten van dit gesprek te informeren?

Vraag 17

Kunt u ingaan op de huidige voortgang van de besprekingen binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de groei van Schiphol na 2020 en de uitwerking van motie-Visser<sup>3</sup> inzake het vierde baan gebruik? Is er enige voortgang geboekt? Zo ja, welke? Zo nee, hoe komt dit en wat betekent dit?

Vraag 18

Deelt u de mening dat voortgang in dit proces, gegeven de explosieve groei van Schiphol, noodzakelijk is? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 19

Kunt u ingaan op de planning van de MER inzake Schiphol? Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan tegemoet zien?

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 34 098, nr. 14