

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

## 3218

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat «de luchtvaart een bom legt onder de uitbreiding van Schiphol»* (ingezonden 7 augustus 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 augustus 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht «Luchtvaart legt een bom onder uitbreiding van Schiphol»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat u maandag 6 augustus overleg gevoerd heeft met Schiphol en de KLM over de onenigheid in de sector over de ruimte op Schiphol? Wat was de strekking van dat gesprek?

Antwoord 2

Op 6 augustus hebben minister Verhagen en ik gesproken met Schiphol en KLM. Onderwerp van gesprek was het zogenaamde Masterplan van Schiphol inzake de investeringen de komende jaren in nieuwe infrastructuur in relatie tot de stand van zaken van de evaluatie van de tariefregulering van Schiphol waarover de Kamer bij brief van 27 juni 2012 (Kamerstuk 29 665, nr. 174) is geïnformeerd. In samenhang daarmee is ook gesproken over de gezamenlijke visie over de selectieve ontwikkeling van Schiphol zoals in 2008 vastgelegd in het zogenaamde Aldersakkoord en bevestigd in de Luchtvaartnota. Daarbij wil ik benadrukken dat niet is gesproken over de limiet van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol zoals in het Aldersakkoord is vastgelegd. Die afspraak staat niet ter discussie.

In het overleg van 6 augustus is besloten dat er een commissie wordt ingesteld met als opdracht te toetsen hoe de gezamenlijke visie over de selectieve ontwikkeling van Schiphol in de praktijk wordt ingevuld. Verder zal de commissie bezien wat de implicaties zijn van deze gezamenlijke visie voor de investeringen in

<sup>1</sup> <http://fd.nl/economie-politiek/366710-1208/luchtvaart-legt-bom-onder-uitbreiding-schiphol?visited=true>

de mainport Schiphol in de komende jaren en wat de gevolgen zijn voor de tariefontwikkeling, op basis van de wettelijke tariefregulering en de door het kabinet beoogde wijzigingen daarvan. De commissie is gevraagd om in september met een eerste rapportage te komen. Voorzitter van de commissie is de heer Alders, verder is in de commissie een lid uit de Raad van Commissarissen van zowel Schiphol als KLM opgenomen en daarnaast een door de overheid voorgedragen lid.

Vraag 3

Hoe moet uw uitspraak geïnterpreteerd worden dat «het niet zo kan zijn dat er verschillend wordt gedacht over de uitwerking van het Alders-akkoord»?

Antwoord 3

Ik acht een goede samenwerking tussen Schiphol en KLM vanuit een gedeelde visie van groot belang voor behoud en versterking van het netwerk van verbindingen en de mainportpositie.

Vraag 4

Is er sprake van onenigheid in de sector over de uitwerking van het Alders-akkoord? Zo nee, waarom is er dan een gesprek geweest op uw ministerie? Zo ja, welke rol bedeeft u zichzelf toe bij het beslechten van dit meningsverschil?

Antwoord 4

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 2 wat betreft de aanleiding voor het gesprek. Partijen voeren momenteel het gesprek over de uitvoering van de gezamenlijke visie die in 2008 is vastgelegd in het Aldersakkoord. Partijen hebben aangegeven dit gesprek te willen voortzetten. Ik acht het mijn taak om samen met de bewindslieden van Financiën (als aandeelhouder van Schiphol) en EL&I deze gesprekken waar nodig en mogelijk te stimuleren en te helpen faciliteren.

Vraag 5

Wat zijn de meest recente groeiprognoses voor Schiphol de komende acht jaar, rekening houdende met de huidige economische crisis?

Antwoord 5

De luchtvaartsector heeft bij het tot stand komen van het Aldersadvies in 2008, tegen de achtergrond van de economische conjunctuur, de hoge brandstofprijzen en de kostenstructuur van Schiphol (inclusief de toenmalige vliegbelasting) de groeiprognose vastgesteld op 580 000 vliegtuigbewegingen in 2020. In het Aldersakkoord van 2008 is overeengekomen – en vervolgens door het kabinet met instemming van de Kamer in het beleid opgenomen – dat van deze 580 000 vliegtuigbewegingen er maximaal 510 000 op Schiphol zullen worden geacommodeerd en dat voor de overige 70 000 ruimte zal worden gezocht op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Wat de feitelijke ontwikkeling van het luchtverkeer betreft, zien we dat het luchtverkeer na enkele jaren van stagnatie en terugval sinds eind 2010 weer stijgt. Voor het afgelopen jaar heeft Schiphol een groei van zelfs meer dan 9 procent in het aantal vliegtuigbewegingen gerapporteerd (zie Jaarverslag Schiphol 2011) ondanks de huidige economische crisis. Voor de periode 2013 t/m 2015 wordt door Schiphol rekening gehouden met een gemiddelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 2,5 à 3%. Ik heb dit eerder vermeld in mijn brief van 12 januari 2012 aan de Eerste Kamer (Kamerstuk 31 936, B) in antwoord op vragen van leden van de SP-fractie inzake de Luchtvaartnota en groeiprognoses. Daarbij heb ik aangegeven dat de genoemde prognose mijns inziens geen aanleiding geeft het beleid zoals beschreven in de Luchtvaartnota aan te passen.

Vraag 6

Kunt u garanderen dat Schiphol in 2020 niet meer dan 510 000 vliegbewegingen afhandelt, zoals afgesproken in het Alders-akkoord? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke middelen zet u in of gaat u inzetten om de groei op Schiphol binnen de perken te houden?

Antwoord 6

De afspraak in het Aldersakkoord dat er van de mogelijke 580 000 vliegbewegingen in 2020 maximaal 510 000 op Schiphol afgehandeld worden, staat niet ter discussie.

Vraag 7

Speelt het voor u een rol dat de Rijksoverheid mede-eigenaar is van Schiphol? Zo ja, op welke wijze houdt u daar in uw beleid rekening mee?

Antwoord 7

Het aandeelhouderschap van de staat speelt geen rol bij het Aldersakkoord en de groei van Schiphol. De staat is meerderheidsaandeelhouder in Schiphol, omdat het publiek aandeelhouderschap zinvol wordt geacht om het publieke belang van Schiphol te borgen, als aanvullend instrument op wet- en regelgeving.

Vraag 8

Welke scenario's voor uitbreidingsplannen van de infrastructuur en de voorzieningen op Schiphol zijn op dit moment bij u bekend?

Antwoord 8

Het Masterplan van Schiphol is nog volop in ontwikkeling en in discussie. Op dit moment kan ik daarover geen nadere informatie geven.

Vraag 9

Hebt u kennisgenomen van de stelling van NASA-wetenschapper James Hansen dat de gevolgen van klimaatverandering ernstiger zijn dan wetenschappers tot dusverre dachten?<sup>2</sup>

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Ziet u in dergelijke voortschrijdende wetenschappelijke inzichten aanleiding u des te meer hard te maken voor een rem op de groei van het vliegverkeer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zoals in het antwoord op vraag 6 aangegeven, staat de afgesproken grens van 510 000 vliegbewegingen op Schiphol niet ter discussie. Verder wijs ik er op dat in Europees en mondiaal verband voortdurend wordt gewerkt aan eisen die gesteld worden aan de milieuprestaties van het vliegverkeer (ETS, nieuwe geluidsrichtlijnen, CO<sub>2</sub>-standaarden). Bovendien is de sector, met KLM en Schiphol voorop, zich zeer wel bewust van de invloed van vliegverkeer op milieu en klimaat en laat zien onverminderd te blijven investeren in reductie-maatregelen op het gebied van geluid- en CO<sub>2</sub>-emissies.

---

<sup>2</sup> [http://journalstar.com/news/opinion/editorial/columnists/james-hansen-climate-change-is-here-and-worse-than-we/article\\_993c836a-7a7a-58f8-8b2e-faa944f0e5d9.html?comment\\_form=true](http://journalstar.com/news/opinion/editorial/columnists/james-hansen-climate-change-is-here-and-worse-than-we/article_993c836a-7a7a-58f8-8b2e-faa944f0e5d9.html?comment_form=true)