

2018Z06286

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het afscheidsgesprek van de president-directeur van Schiphol* (ingezonden 5 april 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Schiphol zit nu vol, maar dat is niet door mij»?¹

Vraag 2

Wat levert de sinds 2009 met 15% toegenomen directe connectiviteit Nederland op jaarbasis op? Welke posten staan er volgens u met welke bedragen aan de negatieve kant van de balans?

Vraag 3

Deelt u de mening dat de wens om nummer 1 van Europa te zijn op het gebied van directe connectiviteit en nummer 2 van de wereld op het gebied van indirecte connectiviteit (te bereiken via één keer overstappen) een te grote ambitie is voor een klein land als Nederland, met alle negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, de natuur en het klimaat? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Vraag 4

Wat levert deze indirecte connectiviteit Nederland financieel gezien op jaarbasis op? Hoeveel vliegbewegingen betreft dit op jaarbasis?

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom het selectiviteitsbeleid in de praktijk weinig effect lijkt te hebben, gekeken naar het aantal vakantievluchten tegenover het aantal zakelijke en intercontinentale vluchten? Als de heer Nijhuis het selectiviteitsbeleid niet als mislukt wil «framen», hoe moet het volgens u dan wel worden geframed?

¹ Website NRC, 31 maart 2018 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2018/03/31/schiphol-zit-nu-vol-maar-dat-is-niet-door-mij-a1597801>)

Vraag 6

Ziet u mogelijkheden om een selectiviteitsbeleid op basis van CO₂-uitstoot, stikstofdepositie, (ultra)fijnstof en lagere geluidsproductiemilieubelasting te voeren en handhaven, mede gezien het feit dat milieubelasting volgens de heer Nijhuis kan worden gekoppeld aan de luchthaventarieven?

Vraag 7

Deelt u de opvatting van de heer Nijhuis dat er op korte afstanden tot circa 500 kilometer, bij een redelijk alternatief, niet meer moet worden gevlogen? Zo ja, welke beleidsinstrumenten staan u ter beschikking om bijvoorbeeld het gebruik van de trein te stimuleren? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Vraag 8

Kunt u toelichten waarom niemand Ryanair als klant wil op zijn of haar luchthaven?

Vraag 9

Als niemand Ryanair als klant op zijn of haar luchthaven wil, hoeveel vliegbewegingen scheelt het op jaarbasis als Ryanair geen slots meer krijgt toegewezen in Nederland? Is de uitbreiding van Lelystad Airport, Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport in dat geval nog wel nodig?

Vraag 10

Deelt u de mening van de heer Nijhuis dat als Lelystad Airport conform de aanvankelijke planning nu wel open zou zijn gegaan voor vakantievluchten, te weten 2.000 vliegbewegingen in het eerste jaar (minder dan een half procent van het maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol) de problemen met betrekking tot de capaciteit op Schiphol zouden zijn opgelost? Zo ja, waar baseert u dit op?

Vraag 11

Deelt u de mening dat dit een goed moment is om (versneld) een vliegtaks in te voeren en accijns te heffen op kerosine, mede gezien het feit dat de heer Nijhuis als hoofdoorzaak van de groei van het aantal vliegbewegingen de lage olieprijs noemt en er geen ruimte is voor verdere groei? Zo nee, waarom niet?

Vraag 12

Kunt u een toelichting geven op de uitspraak van de heer Nijhuis dat zijn opvolger als één van zijn hoofdtaken heeft al die nieuwbouw te realiseren? Wat is hierover al vastgelegd met het oog op de Luchtvaartnota 2020–2040?

Vraag 13

Kunt u toelichten wie de verantwoordelijkheid draagt voor het versneld vollopen van het maximum aantal vliegbewegingen en het aantrekken van lowcostcarriers die met hun extreem lage prijsstelling kunstmatige vraag naar vliegen creëren, aangezien de heer Nijhuis stelt dat hij hier niet verantwoordelijk voor is?

Vraag 14

Hebt u al overleg gehad met de scheidend CEO van Schiphol over de reset van Lelystad Airport na 2020? Zo ja, wat is de uitkomst van dat overleg? Zijn er notulen van? Zo nee, wanneer gaat dat overleg plaatsvinden en wat is de insteek van dit overleg?