

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 736

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 29 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 januari 2020 over drie economische studies op het gebied van de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 710).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 februari 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 20 april 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

Inleiding

Op 11 februari 2020 heeft een aantal leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat vragen ingebracht in het schriftelijk overleg over drie economische studies op het gebied van luchtvaart. Hieronder reageer ik daarop. Het gaat om de volgende onderzoeken die ik op 10 januari 2020 aan de Tweede Kamer heb gezonden¹:

- Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio)
- Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk (SEO)
- Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019 (SEO)

De vragen zijn per onderzoek gesteld, waarbij ik heb gemerkt dat sommige vragen betrekking hadden op een ander onderzoek van de drie dan het onderzoek waaronder zij geschaard waren. Om de koppeling met het overzicht van de vragen intact te laten, heb ik in mijn beantwoording uw oorspronkelijke indeling gevolgd. Voor de helderheid worden gelijklopende of met elkaar samenhangende vragen in de beantwoording gebundeld.

Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio)

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate een extra groei van passagiers nog is te verwachten, wetende dat al veel grotere vliegtuigen zijn ingezet en dit niet oneindig verder kan.

Uit de recent gepubliceerde jaarcijfers van Schiphol over 2019 blijkt dat het aantal passagiers met 0,9% is toegenomen tot 71,7 miljoen passagiers. De verwachting was dat door hogere bezettingsgraden en de inzet van grotere vliegtuigen het aantal passagiers ook de komende jaren beperkt zou kunnen toenemen. Aan de inzet van grotere vliegtuigen zitten operationeel gezien wel beperkingen. Gedurende piekmomenten in de ochtend is de vraag naar opstelplaatsen voor grote widebody-vliegtuigen groter dan het aantal opstelplaatsen en wordt door Schiphol een limiet gesteld aan het aantal widebody-vliegtuigen. Door de uitbraak van het Covid-19 virus zullen de verwachtingen over de aantallen passagiers worden bijgesteld.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, vanwege het huidige slot op Schiphol, vracht eerder het onderspit delft ten opzichte van zakelijk verkeer dat bereid is meer te betalen.

In het onderzoek van SEO «Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol» dat ik in november 2019 aan de Kamer heb gestuurd², wordt aangegeven dat luchtvaartmaatschappijen bij capaciteitsschaarste hun prijzen laten stijgen en dat die prijsstijgingen voor verschuivingen tussen segmenten kunnen zorgen: het aandeel van prijsgevoelige segmenten, zoals vrachtluchten, kan hierdoor afnemen. Daarnaast was er de ontwikkeling dat de toenemende schaarste aan slots op Schiphol er mede toe heeft geleid dat verschillende luchtvrachtmaatschappijen moeite ondervonden om slots te verkrijgen of behouden op Schiphol. Dat komt onder meer vanwege de aard van hun operaties waardoor luchtvrachtmaatschappijen moeilijker historische rechten op slots kunnen opbouwen dan luchtvaartmaatschappijen die geregelde passagiersdiensten uitvoeren via Schiphol.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 710

² Kamerstuk 31 936, nr. 701

Inmiddels is er vanwege de uitbraak van het Covid-19 virus (tijdelijk) geen sprake meer van schaarste aan slots op Schiphol vanwege de enorme terugval van het luchtverkeer via Schiphol. In verband met de problemen die de Nederlandse luchtvaartsector hierdoor ondervond bij het behoud van haar historische rechten op slots heb ik in EU-verband gepleit voor een tijdelijke ontheffing van die verplichting voor luchtvaartmaatschappijen uit de EU-slotverordening. Hier is in EU-verband gehoor aan gegeven met regelgeving die dat voor het gehele IATA zomerseizoen mogelijk maakt. Hier kan de Nederlandse luchtvrachtsector ook van profiteren.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat het vrachtverkeer goed is voor 25% van het aantal banen en of het risico groot is dat bij verdere daling van de luchtvracht banen zullen verdwijnen. Ook vragen zij hoe het belang van vracht beter is te bepalen.

Het klopt dat circa 25% van het luchthavencluster rond Schiphol (in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde) uit vrachtactiviteiten bestaat. In het onderzoek «Economische betekenis luchtvracht Schiphol» (Decisio, 2019) dat in november 2019 aan de Tweede Kamer is aangeboden³ is de aan luchtvracht op Schiphol gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde berekend. De directe bijdrage is 16.000 banen en 1,8 miljard euro aan toegevoegde waarde. Inclusief de indirecte bijdrage (toeleveranciers) gaat het in totaal om ruim 30.000 banen en 2,7 miljard euro. Als deze bijdragen van de luchtvracht worden gerelateerd aan de totale economische bijdragen van het gehele luchthavenproduct op en rond Schiphol (die in het onderzoek «Actualisatie economische betekenis Schiphol» zijn berekend), dan blijkt de bijdrage van luchtvracht rond de 25% van de totale aan Schiphol gerelateerde directe en totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde te liggen. De economische bijdrage van de luchtvracht is naar mijn mening met bovengenoemd onderzoek van Decisio optimaal in kaart gebracht.

Als de luchtvrachtactiviteiten op Schiphol afnemen, dan zal ook het aantal banen in de luchtvrachtsector naar verwachting afnemen. Sinds 2017 is de vervoerde luchtvracht en het aantal vrachtluchten op Schiphol aanzienlijk gedaald (luchtvracht: -2,5% in 2018 en -8,5% in 2019; vrachtluchten: -10,4% in 2018 en -11,2% in 2019). Volgens informatie van Air Cargo Netherlands (ACN) was er in 2018 nog wel een groei in luchtvrachtgerelateerde werkgelegenheid, maar die zat vooral in luchtvrachtgerelateerd vervoer over de weg. Deze specifieke groei kan volgens ACN deels verklaard worden vanuit het tekort aan slots op Schiphol. Er vonden extra vrachtwagenbewegingen plaats tussen de luchthavens van Brussel, Luik en Maastricht en de luchthaven Schiphol, omdat vrachtvliegtuigen door het tekort aan slots niet op Schiphol konden landen of opstijgen, terwijl de verwerking en consolidatie van de vracht daar wel plaats vindt. Of de werkgelegenheid in 2019 is gegroeid of gedaald is nog niet bekend. Ook zijn de gevolgen van de recente uitbraak van het COVID-19 virus voor de werkgelegenheid in de luchtvrachtsector nog niet bekend.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister voorbeelden kan geven van bedrijven die zich bewust gevestigd hebben in de regio Amsterdam, die anders waarschijnlijk niet voor Nederland gekozen hadden? Ook vragen zij hoeveel bedrijven en instanties dit ongeveer zijn, die hun hoofdkantoor voor Europa, in Nederland, nabij Schiphol hebben ondergebracht en waar dat wordt bijgehouden.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 701

De Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) en Amsterdam inbusiness van Metropoolregio Amsterdam houden bij welke buitenlandse bedrijven zich vestigen in Nederland, respectievelijk in de metropoolregio Amsterdam. Het instituut Clingendael heeft naar aanleiding van de Brexit een database opgebouwd van buitenlandse bedrijven die zich in Nederland hebben gevestigd. Volgens Amsterdam inbusiness is sinds de oprichting van Amsterdam inbusiness (januari 2008) in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het aantal buitenlandse bedrijven verdubbeld naar 3600. In totaal zijn er in de MRA ongeveer 235.000 banen bij buitenlandse bedrijven. Van die 235.000 banen zijn bijna 27.000 banen bij 400 buitenlandse bedrijven in de MRA uit de gehele Transport & Logistiek sector waarvoor Schiphol van levensbelang is. Deze 27.000 banen in de sector Transport en Logistiek zijn bij (o.a. Europese) hoofdkantoren, marketing & sales, research & development en distributiecentra. Bijna de helft van deze 400 bedrijven is gevestigd in de gemeente Haarlemmermeer waar Schiphol onder valt. Op Schiphol zelf binnen de gemeente Haarlemmermeer zijn bijna 300 buitenlandse bedrijven gevestigd van (o.a. Europese) hoofdkantoren, Marketing & Sales kantoren tot distributiecentra. In de afgelopen 10 jaar kwamen daar 100 bedrijven bij. In totaal zijn er op Schiphol zelf iets meer dan 20.000 banen bij buitenlandse bedrijven uit allerlei sectoren van IT/tech, Transport & Logistiek tot Life Sciences & Health. De Brexit heeft de laatste jaren er bij meegespeeld dat buitenlandse bedrijven een nieuwe locatie in Europa zochten. In het rapport «Going Dutch: Which firms are moving to the Netherlands because of Brexit?» uit 2019 van het instituut Clingendael is een overzicht te vinden van bedrijven die naar Nederland zijn gekomen.

Het is lastig te bepalen in hoeverre de aanwezigheid van Schiphol bepalend is geweest bij vestigingen van Europese hoofdkantoren in ons land. De nabijheid van Schiphol, en daarmee de kwaliteit en de internationale connectiviteit die de luchthaven biedt, is nooit de enige vestigingsplaatsfactor voor Europese hoofdkantoren. Het gaat altijd om een combinatie van factoren, zoals onder meer goede scholing, talenbeheersing en belastingklimaat. Uit de Attractiveness Survey van Ernst en Young in 2018 blijkt dat van de 206 respondenten 81% aangaf dat logistieke infrastructuur (o.a. dus Schiphol) een sterk punt is van het Nederlandse vestigingsklimaat naast kwaliteit van leven (91%) en opleidingsniveau van werknemers (78%).

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate de kwaliteit van het logistieke product onder druk komt te staan als gevolg van de huidige capaciteitsbeperking en of ik hier een voorbeeld van kan geven. Ook vragen zij of ik mij ervan bewust ben dat vrachtwagens vanaf Schiphol hun goederenlading naar Luik en Frankfurt vervoeren en vanaf daar vliegen, omdat het vanaf Schiphol lastiger is.

Het aantal vrachtvluchten op Schiphol is in 2018 en 2019 gedaald (met 10,4% respectievelijk 11,2%). Volgens informatie van Air Cargo Netherlands (ACN) heeft een aantal luchtvaartmaatschappijen vluchten laten uitwijken naar luchthavens als Frankfurt, Luik, Brussel en in geringere mate ook Maastricht en heeft een vrachtmaatschappij besloten om zijn Europese hub niet op Schiphol te vestigen. Volgens ACN verlegden expediteurs hun balans van intercontinentale stromen ten gunste van omringende luchthavens en vonden er tot voor kort wekelijks enkele honderden extra vrachtwagenbewegingen plaats tussen de luchthavens van Brussel, Luik en Maastricht en de luchthaven Schiphol, omdat vrachtvliegtuigen door het tekort aan slots niet op Schiphol konden landen of opstijgen, terwijl de verwerking en consolidatie van de vracht daar wel plaats vindt. Deze ontwikkelingen waren mede een gevolg van

de schaarste aan slots op Schiphol. Dit kan nadelig zijn voor de kwaliteit van het hoogwaardige logistieke product. Door onzekerheid over de beschikbare capaciteit van slots is het voor ketenpartijen lastig om continuïteit aan personeel te bieden en investeren zij minder snel in locatiegebonden toekomstgerichte investeringen. Een verlies aan vrachtluchten heeft effect op de kwaliteit van het logistieke product en daarmee op het vestigingsklimaat voor bedrijven die afhankelijk zijn van een goede logistiek. Met name bedrijven die zich bezighouden met handel en productie van goederen die heel snel geleverd moeten worden (scheepvaart-, vliegtuig-, machineonderdelen, medische isotopen, bloemen, etc.) overwegen hun positie naar verwachting het snelst.

Het vrachtsegment op Schiphol is, evenals de passagiersactiviteiten, belangrijk voor de bijdrage aan de Nederlandse economie. Ondanks het feit dat er nu tijdelijk voldoende slots zijn vanwege de uitbraak van het Covid-19 virus blijf ik me inspannen voor een structurele oplossing om ruimte te houden voor de vrachtsector op Schiphol, door bijvoorbeeld in EU-verband te bepleiten dat bij een herziening van de EU-slotverordening meer ruimte ontstaat voor nationaal beleid.

De leden van de VVD-fractie vernemen graag waarom de toegevoegde waarde van luchtvaart zoveel groter is dan gemiddeld. Zij vragen of ik de mening deel dat toegevoegde waarde interessant is voor onze economie.

Uit het rapport «Actualisatie economische betekenis Schiphol» van Decisio blijkt dat de toegevoegde waarde uit de directe werkgelegenheid in relatie tot luchtvaartactiviteiten op en rond Schiphol ten opzichte van 2013 is gestegen met bijna 25% tot 7,3 miljard euro. De Nederlandse economie (in termen van het BBP) groeide in deze periode met 17%. Zoals in de samenvatting van het rapport is uitgelegd hangt deze forse stijging van de toegevoegde waarde samen met de stijging van de winstgevendheid van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol: in 2013 stond de winstgevendheid onder druk, in 2018 was deze juist bovengemiddeld hoog. Dit verklaart circa een miljard euro aan stijging van de toegevoegde waarde in deze periode. De sterke stijging van de toegevoegde waarde is dus voornamelijk een reflectie van het feit dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen het in 2013 zwaarder hadden dan in 2018.

In algemene zin is de toegevoegde waarde van een sector een belangrijke indicator om de bijdrage aan de economie op een bepaald moment te duiden.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het zou betekenen als in de categorie laag- en middelbaar opgeleiden in de regio Groot-Amsterdam banen zouden verdwijnen, doordat Schiphol onvoldoende kan groeien.

Het onderzoek «Actualisatie economische betekenis Schiphol» van Decisio geeft een beeld van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde gerelateerd aan de luchthaven Schiphol op dit moment. Het onderzoek was niet gericht op effecten van wel of niet groeien van Schiphol. In het onderzoek van SEO naar het maatschappelijke belang van het Schiphol-netwerk wordt hier wel op ingegaan. Daarbij gaat het over de effecten op de werkgelegenheid in z'n totaliteit, zonder dat uit te splitsen naar specifieke categorieën.

Of het aantal banen in de categorie laag- en middelbaar opgeleiden zou afnemen, als Schiphol niet zou kunnen groeien, is lastig aan te geven. Naar verwachting zou dat op de korte termijn niet meteen gebeuren, maar dit is ook afhankelijk van de aard van de arbeidsmarkt in de regio en de alternatieven die er geboden worden.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het zo van belang is om directe verbondenheid met de rest van de wereld te hebben.

De hubfunctie van Schiphol en de daaraan verbonden transferpassagiers dragen bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Door de overstappers op de luchthaven zijn er meer en frequenter bestemmingen in de wereld direct en indirect bereikbaar dan op basis van alleen de lokale vraag mogelijk zou zijn. Voor de Nederlandse consument heeft dit voordelen. Het uitgebreide bestemmingennetwerk van Schiphol zorgt ervoor dat passagiers tegen relatief lage kosten de hele wereld kunnen bereiken. Lagere reiskosten voor zakelijke passagiers vertalen zich in lagere bedrijfskosten en meer winst. Dat betekent dat bedrijven hun productiekosten kunnen verlagen en meer winst kunnen behalen door zich in de buurt van een luchthaven als Schiphol te vestigen. Wanneer zich in de buurt al gelijksoortige bedrijven bevinden, kunnen agglomeratie-effecten

optreden waardoor de productiviteit van alle bedrijven toeneemt. Het bestemmingennetwerk van Schiphol draagt zodoende bij aan het vestigingsklimaat van een regio, doordat het productiekosten van bedrijven verlaagt en de productiviteit verhoogt. Als het netwerk op Schiphol niet kan groeien en op andere grote Europese luchthavens kan dat wel, dan zullen de regio's rondom deze andere luchthavens relatief aantrekkelijker kunnen worden voor bedrijven om zich te vestigen, wat ten koste kan gaan van de regio rondom Schiphol. Bedrijven en instellingen kunnen immers besluiten om de Schipholregio te verlaten en zich elders te vestigen. Een uitgebreid bestemmingennetwerk is één van de factoren die een rol speelt in de vestigingsplaatskeuze van bedrijven en instellingen. Andere factoren, zoals het opleidingsniveau, beschikbaarheid van personeel, huizenprijzen en het belastingklimaat, zijn ook van belang. Dit maakt dat het lastig is om het effect van Schiphol op het vestigingsklimaat, dat er duidelijk is, exact te bepalen. Het is niet te isoleren van andere factoren.

De leden van de VVD-fractie vragen of de toename van vliegen met als motief familiebezoek en het onderhoud van sociale contacten, om vanuit de hele wereld naar Nederland te komen, een trend is die aanhoudt?

Uit gegevens van de Schiphol Group blijkt dat het aandeel reizigers dat vanaf Schiphol vertrekt met het motief «bezoek familie en vrienden» al jaren constant is. Dit schommelt tussen de 18% en 20%. In absolute zin is er wel een stijging, maar die gaat gelijk op met de groei van het totaal aantal passagiers op Schiphol.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het onderhouden van familie- en sociale contacten een belangrijke factor is in ons beoogde selectiviteitsbeleid.

Het is van belang dat Nederland verbonden blijft met de voor ons land belangrijke locaties in de wereld. Het beleid is erop gericht de vraag naar luchtvaart te ondersteunen die de grootst mogelijke waarde heeft voor Nederland. Hieronder vallen ook bestemmingen waar Nederlanders heen vliegen voor het onderhouden van familie- en sociale contacten.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er vanwege het onregelmatige karakter van luchtvracht een manier gevonden kan worden om meer zekerheid te bieden voor voldoende capaciteit en slots voor luchtvracht. Ook vragen deze leden om daarmee rekening te houden in de komende Luchtvaartnota.

De ontwerp-Luchtvaartnota zal in gaan op het belang van de vrachtsector op Schiphol. Om dit belang te borgen heb ik een door het coördinatie-comité voorgesteld lokaal richtsnoer goedgekeurd dat mede beoogt om de regels om bepaalde slots te verkrijgen voor vrachtmaatschappijen te versoepelen. Het lokaal richtsnoer geldt sinds het IATA winterseizoen (2019/2020) voor een periode van twee jaar en zou na het IATA zomerseizoen 2020 worden geëvalueerd. Dat wordt uitgesteld omdat de slotcoördinator op 16 maart jl. het lokaal richtsnoer tijdelijk buiten werking heeft gesteld zodat slots sneller gealloceerd kunnen worden aan vrachtmaatschappijen. Het lokaal richtsnoer was geschreven voor een periode van extreme schaarste en nu die schaarste er vanwege de uitbraak van het Covid-19 virus niet meer is werkte het lokaal richtsnoer juist beperkend. Schiphol zal, zodra de zaken weer genormaliseerd zijn, in samenspraak met de sector blijven onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de luchtvrachtsector in Nederland te accommoderen.

De leden van de VVD-fractie verwijzen naar een passage op pagina 20 van het rapport van Decisio en vragen daarbij wat de eisen zijn die de daar genoemde bedrijven stellen aan Schiphol en de omgeving en hoe de overheid daarin kan blijven voorzien. Ook vragen zij of deze bedrijven en banen navenant meegroeien, als er weer nieuwe ruimte op Schiphol komt.

De circa 4.500 werkzame personen die op pagina 20 van het onderzoek «Actualisatie economische betekenis Schiphol» van Decisio genoemd zijn betreffen bedrijven die niet direct bijdragen aan het luchthavenproduct. Het gaat voornamelijk om werknemers op kantoren bij bedrijven die op Schiphol zitten vanwege de goede bereikbaarheid (grote partijen als Microsoft, Cargill, maar ook diverse financiële dienstverleners, kleinere boekhoud-, software- en juridische dienstverleners en bedrijven die Decisio als onderdeel van het treinstation heeft betiteld (horeca vóór de douane)). Deze zijn niet meegenomen in de cijfers van het onderzoek. Ook de vraag welke eisen dergelijke bedrijven stellen aan Schiphol en omgeving is geen onderdeel van het onderzoek geweest.

De leden van de VVD-fractie verwijzen naar pagina 25 in het rapport van Decisio en vragen of de bewering klopt dat de luchtvaartsector beter scoort dan elders in de economie, als het gaat om de loonsom per fte. Zij vragen of het klopt dat mensen in de luchtvaartsector meer verdienen, maar ook meer toegevoegde waarde dan elders leveren.

Figuur 3.3 op pagina 25 in het rapport «Actualisatie economische betekenis Schiphol» van Decisio laat inderdaad zien dat per fte gerekend de toegevoegde waarde en de loonsom van de luchtvaartsector op het moment van onderzoek hoger ligt dan die van Nederland als geheel. Overigens is de loonsom één van de componenten waar de toegevoegde waarde uit is opgebouwd, waarmee de loonsom de toegevoegde waarde voor een belangrijk deel bepaalt. Een bovengemiddeld hoog loon gaat in veel gevallen dus ook samen met een bovengemiddeld hoge toegevoegde waarde per fte.

De leden van de VVD-fractie vragen of er ook iets over de directe en indirecte werkgelegenheid in relatie tot Lelystad gezegd kan worden en of deze in een volgend onderzoek meegenomen zou kunnen worden.

Deze studie van Decisio betreft de huidige economische betekenis van luchtvaart. Hierin is dus alleen de werkgelegenheid van regionale luchthavens meegenomen die tot op dit moment handelsverkeer afhandelen. De toekomstige werkgelegenheid van Lelystad Airport is in eerdere studies in beeld gebracht, bijvoorbeeld in de «Actualisatie quick

scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn» van Decisio (2014). Mocht in de toekomst een nieuwe actualisatie van de werkgelegenheidscijfers van de Nederlandse luchtvaart opgesteld worden, dan kunnen de praktijkcijfers van de werkgelegenheid die samenhangt met Lelystad hieraan worden toegevoegd als hier handelsverkeer wordt afgehandeld.

De leden van de VVD-fractie verwijzen naar hoofdstuk 4 van het rapport van Decisio en vragen of het klopt 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.

Schiphol vervult een opvallende rol op de regionale arbeidsmarkt als gekeken wordt naar het opleidingsniveau van het personeel. In een regio waarin bovengemiddeld veel hoogopgeleiden werken (en wonen) heeft Schiphol relatief veel banen voor de lager en met name de middelbaar opgeleiden. Circa 6% van de bevolking in Groot-Amsterdam met een laag of middelbaar opleidingsniveau werkt op Schiphol, tegenover 1,5% van de hoger opgeleiden. Leeftijdsopbouw en migratieachtergrond laten geen bijzonderheden zien voor de Schiphol gerelateerde werkgelegenheid.

Het is het type werk/bedrijvigheid dat bepalend is voor de samenstelling van de werkgelegenheid op Schiphol. De detailhandel, schoonmaak, beveiliging en handel en transportsector op Schiphol wijkt in die zin niet af van de sectoren elders in Nederland. Maar de specifieke activiteiten op Schiphol vergen een groot aantal MBO-opgeleiden, bijvoorbeeld in de beveiliging, douane, stewards/stewardessen en onderhoud en techniek. Het relatief grote aandeel met minimaal een MBO-diploma leidt er ook toe dat er relatief weinig jongeren werken op de luchthaven. Dit laatste past ook bij het aanbod op de arbeidsmarkt, waar vooral de groep van 25 tot 45 jarigen relatief groot is.

De leden van de VVD-fractie vragen mij of ik hun mening deel dat schade als gevolg van een faillissement, zoals dat van Swiss Air en Sabena, in Nederland nooit mag optreden en of ik hun zorgen deel over een daarbij optredend mogelijk verlies van economische waarde en het verdwijnen van directe verbindingen. De leden vragen tevens of Zaventem en Zürich de klap helemaal te boven zijn gekomen. Daarnaast vragen de leden of ik hun mening deel dat de negatieve gevolgen van een verlies van de homecarrier, of de hubfunctie, in Nederland vele malen groter zou kunnen zijn dan in België of Zwitserland, vanwege onze open economie en de omvang van Schiphol. Tevens vragen de leden of ik de mening deel dat wat in honderd jaar is opgebouwd, niet door verkeerde beleidskeuzes te grabbel moet worden gegooid en dat een politiek besluit om Schiphol te laten krimpen of langer op slot te houden zeer schadelijk zou kunnen zijn.

Ik onderschrijf het belang van de hubcarrier en de hubfunctie op Schiphol. Uit het onderzoek van SEO «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol»⁴ blijkt dat bijna 40% van de vluchten van en naar Schiphol zouden verdwijnen, als alle vluchten van de hubcarrier op Schiphol weg zouden vallen. Daarbij is ermee rekening gehouden dat andere maatschappijen de ruimte die vrijkomt door het wegvallen van de hubcarrier invullen. Wanneer de hubcarrier volledig van Schiphol verdwijnt, blijven de meeste Europese bestemmingen nog wel in stand, maar er zal minder frequent op gevlogen worden. Intercontinentaal vallen er wel veel bestemmingen weg, met name in Afrika en Azië. De negatieve welvaartseffecten voor Nederlandse reizigers bij een geheel wegvallen

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 219

van de hubcarrier worden in dit onderzoek door SEO geschat op circa 600 miljoen euro per jaar. Deze welvaartsafname treedt vooral op als gevolg van hogere reiskosten en langere reistijden voor passagiers naar andere luchthavens. In deze schattingen zijn de positieve effecten die samenhangen met minder geluidhinder en emissies niet meegenomen, maar SEO geeft in dit rapport aan dat deze effecten naar verwachting relatief beperkt zijn in vergelijking tot de effecten voor de gebruikers van luchtvaartdiensten. In de welvaartanalyse in het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk» van SEO, dat ik u in januari heb aangeboden, zijn de emissie-effecten wel meegenomen. In de schattingen van SEO zijn in algemene zin de welvaartseffecten van meer of minder emissies beperkter dan de welvaartseffecten (reiskosten en reistijden) voor passagiers.

In het onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol» van SEO uit 2015⁵ is een aantal Europese de-hubbing cases onderzocht. Het gaat daarbij om luchthavens die gedomineerd werden door een hubcarrier en die hun hubfunctie op een bepaald moment verloren («de-hubbing»). Zürich en Brussel waren onderdeel van deze analyse. Op zowel Brussel als Zürich werd de hubcarrier na de-hubbing (deels) overgenomen door Lufthansa. De luchthavens werden daarmee secundaire hubs in het netwerk van de Lufthansa Group. Dit heeft de ontwikkeling van de luchthavens beperkt. De capaciteitsdaling op deze luchthavens nam na de-hubbing toe: van 20% in het eerste jaar tot ruim 30% in het vijfde jaar na het verlies van de hub. SEO verwijst in het onderzoek naar de analyses van Redondi (2012) die concludeert dat luchthavens na de-hubbing hun capaciteitsniveau na 5 jaar alleen herstellen als er sprake is van grootschalige instroom van low cost carriers. Deze luchtvaartmaatschappijen richten zich echter vooral op Europese bestemmingen. Na de-hubbing zijn de meeste luchthavens hun hubstatus definitief verloren. Voorbeelden zijn de luchthavens van Budapest, Milaan Malpensa, Barcelona etc.

In welke mate een hypothetische de-hubbing op Schiphol vergelijkbaar zou zijn met de praktijk op Zürich en Brussel, is niet met zekerheid te zeggen. Het onderzoek van SEO uit 2015 laat zien dat de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid en de welvaart van Nederland negatief zouden zijn. Als deze schade zich voor zou doen, door wat voor omstandigheden dan ook, dan zou dat zorgelijk zijn. De mogelijke risico's die de hubfunctie van Schiphol loopt onder invloed van de huidige crisis door de uitbraak van het Covid-19 virus hebben daarom de aandacht van het kabinet.

De leden van de GroenLinks-fractie 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 netwerkqualiteit»? 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 vrage invullen?

Op 5 juli 2019⁶ heb ik u geïnformeerd over de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn. Ik heb toen aangegeven dat de inzet van het kabinet er voor de komende periode op is gericht dat Schiphol groei kan verdienen nadat de overlast voor omwonenden aantoonbaar is

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 219

⁶ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646.

afgenomen. Daarbij heb ik ook aangegeven dat de bandbreedte van de te verdienen groei ruimte ligt tussen de 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen. In het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk is aangesloten bij deze bandbreedte en zijn de welvaartseffecten van een verdere ontwikkeling van 500.000 naar 540.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Ook is een analyse gemaakt van de capaciteitsgroei die nodig is om het Schiphol-netwerk in lijn met het netwerk van concurrerende luchthavens te ontwikkelen. Als het Schiphol-netwerk zich niet zou kunnen ontwikkelen in lijn met het netwerk op concurrerende luchthavens, dan zou dit een negatieve impact kunnen hebben op het vestigingsklimaat. Bepalend voor de optimale kwaliteit van het netwerk van verbindingen van en naar Schiphol is de mate waarin dat netwerk bijdraagt aan de welvaart en het welzijn van Nederland. Het is van belang om een netwerk dat in die zin effectief is, te behouden en te versterken. In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt aangegeven hoe ik hier vervolg aan zal geven.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom Schiphol zou moeten concurreren met Dubai en met Charles de Gaulle. Wat deze leden betreft ligt nauwe samenwerking tussen Schiphol en Charles de Gaulle veel meer voor de hand, omdat beide luchthavens mede-eigenaar van elkaar zijn, dezelfde homecarrier delen en slechts drie uur met de trein van elkaar verwijderd liggen. Zij vragen wat ik daarvan denk.

De netwerken van luchtverbindingen op hubluchthavens als Dubai, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Londen Heathrow concurreren in meer of mindere mate met het netwerk op Schiphol, afhankelijk van hun geografische locatie. Via onder andere deze hubluchthavens worden immers indirecte verbindingen aangeboden tussen Nederland en bestemmingen elders in de wereld. Als de routes vanaf of via Schiphol minder aantrekkelijk zouden worden dan via concurrerende hubs, dan verliest Schiphol marktaandeel en dat kan ongunstige gevolgen hebben voor de welvaart van Nederland en het vestigingsklimaat in de regio. Ondanks het (beperkte) aandeel dat de luchthavens Schiphol en Parijs in elkaar hebben en het feit dat beide luchthavens hubluchthavens zijn van Air France KLM, is er ook hier sprake van concurrentie tussen deze luchthavens, mede omdat zij naast de homecarriers van Air France KLM uiteraard ook veel andere luchtvaartmaatschappijen als klant hebben.

Volgens de leden van de GroenLinks-fractie is vliegen naar belangrijke bestemmingen in Zuidoost-Azië aanmerkelijk zuiniger met een tussenstop in de Golfregio, omdat er dan minder brandstof mee zou moeten. Zij vragen of Dubai daarom niet een veel logischere hub voor die routes is dan Amsterdam.

Of een hub een logisch onderdeel uitmaakt van een route met overstap is van uiteenlopende factoren afhankelijk. Bijvoorbeeld van het aangeboden product (reistijd, overstapduur, frequenties, bezettingsgraad, comfort, prijs, herkomst en bestemming etc.) en de mate waarin er vraag is naar dat product. Zo gaat het bij transferpassagiers op Schiphol bijvoorbeeld niet alleen om reizigers die vanuit Europa naar Zuidoost-Azië vliegen en omgekeerd, maar ook om passagiers met een transfer tussen twee intercontinentale vluchten. Verder is het brandstofverbruik naast het aantal stops ook afhankelijk van diverse operationele aspecten, zoals vliegtuigeigenschappen, de gevlogen afstand, route, snelheid en vlieghoogte. Extra stops leiden ook tot extra start- en landingscycli, waarin extra brandstof wordt verbruikt.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister te reflecteren op slotschaarste in relatie tot het netwerk van verbindingen, de ontwikkeling

van zakelijk en vakantievervoer en de betekenis van de luchthaven Lelystad daarbij.

Op korte termijn lijken de effecten van een capaciteitsplafond bij een groeiende vraag naar luchtvaart beperkt. Luchtvaartmaatschappijen zullen de ticketprijzen verhogen om de vraag in evenwicht te brengen met het aanbod en worden geprikkeld om efficiënt om te gaan met de schaarse capaciteit. Het aantal passagiers op Schiphol is de afgelopen jaren elk jaar toegenomen. Ook het aantal zakelijke passagiers is toegenomen, zij het met een wat lager groeipercentage dan de passagiers met een vakantie-motief. In algemene zin geldt dat een gematigde en gecontroleerde ontwikkeling van Schiphol in lijn met de ontwikkeling van concurrerende luchthavens zal bijdragen aan de welvaart en zal er daarnaast aan bijdragen dat maatschappijen geprikkeld worden efficiënt om te gaan met de schaarse capaciteit. Door de inzet van Lelystad als overloopluchthaven voor niet-mainportgebonden verkeer zal de ruimte op Schiphol kunnen worden benut voor vluchten die het intercontinentale netwerk van verbindingen versterken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welk nut hub-feedervluchten anders hebben dan het vullen van anders minder rendabele lijnen.

De KLM werkt als hubcarrier op Schiphol met aansluitingspieken. Verspreid over de dag zijn er blokken met aankomende en vertrekkende vliegtuigen. Feedervluchten vanaf Europese bestemmingen sluiten in de dienstregeling van de KLM op Schiphol goed aan op uitgaande vluchten naar een gevarieerd aanbod van bestemmingen op vooral andere continenten in de wereld (en vice versa). Doordat overstappende reizigers op Schiphol gebruik maken van deze aansluitende vluchten, kunnen er meer vliegtuigen met passagiers gevuld worden, waardoor een grotere variëteit aan bestemmingen en vliegfrequenties vanaf Schiphol aangeboden kan worden. Het uitgebreide bestemmingsnetwerk van Schiphol zorgt voor lagere reiskosten voor passagiers en draagt daardoor in positieve zin bij aan de welvaart en het vestigingsklimaat in Nederland. Verder verwijs ik naar het eerder genoemde SEO onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol» dat aangeeft dat met name veel intercontinentale bestemmingen zouden wegvallen wanneer de hubfunctie zou verdwijnen, met daarbij negatieve welvaartseffecten.

De leden van de GroenLinks-fractie missen een 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. Zij vragen of deze vraag alsnog kan worden beantwoord.

In het onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol»⁷ dat SEO in 2015 in opdracht van IenW heeft uitgevoerd is berekend wat de gevolgen voor het netwerk zijn als de huboperatie op Schiphol zou verdwijnen. Uit dit onderzoek blijkt dat in een dergelijk scenario bijna 40% van de vluchten van en naar Schiphol verdwijnt. De meeste Europese bestemmingen blijven wel in stand, maar er zal minder frequent op gevlogen worden. Intercontinentaal vallen er vele bestemmingen weg, met name in Afrika en Azië. In deze analyses is er rekening mee gehouden dat andere luchtvaartmaatschappijen de ruimte die vrijkomt door het wegvallen van de hubcarrier invullen.

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 219

Bepalend voor de kwaliteit van het netwerk van verbindingen van en naar Schiphol is de mate waarin dat netwerk bijdraagt aan de welvaart en het welzijn van Nederland. Het is van belang om een netwerk dat in die zin effectief is, te behouden en te versterken. In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt aangegeven hoe ik hier een vervolg aan zal geven.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik kan laten onderzoeken hoe Schiphol eruit zou zien 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.

In de ontwerp-Luchtvaartnota zal ik aangeven hoe ik een vervolg zal geven aan de ontwikkeling van de netwerkqualiteit die optimaal is vanuit het perspectief van welvaart en welzijn.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoeveel bestemmingen in Noordwest-Europa redelijkerwijs ook goed per trein zijn te ontsluiten en wat een goed ontwikkeld treinaanbod zou kunnen betekenen voor dit deel van het netwerk van Schiphol. Deze leden vragen tevens of ik een studie kan laten uitvoeren naar een Schiphol zonder groei, maar met substitutie van korte afstandsvluchten met treinen en of ik in een dergelijke studie ook een krimpscenario zou kunnen laten onderzoeken.

De leden van de SP-fractie stellen soortgelijke vragen. Deze leden geven aan dat zij het belangrijk vinden 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. De leden denken daarbij aan Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf en Frankfurt. Volgens de leden van de SP-fractie kan de connectiviteit van Schiphol grotendeels in stand gehouden worden, terwijl de impact op klimaat, milieu en gezondheid minder wordt. 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. De leden van de SP-fractie vragen mij of ik bereid ben om deze scenario's te laten onderzoeken.

Zoals reeds aangegeven is de inzet van het kabinet er voor de komende periode op gericht dat Schiphol groei kan verdienen nadat de overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. De bandbreedte van de te verdienen groei ruimte ligt tussen de 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen. In het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk is aangesloten bij deze bandbreedte. Over het versterken van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig is uw Kamer onder andere geïnformeerd via brieven van de Staatssecretaris van IenW van 21 juni 2018⁸ en van 31 januari 2019⁹ en via de brief van de Minister van IenW van 27 maart 2019¹⁰. Met eerstgenoemde brief is ook het KiM rapport «Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» aangeboden. Hierin is beschreven voor welke bestemmingen de internationale trein een kansrijk alternatief kan zijn voor het vliegtuig en tot hoeveel minder vliegtuigbewegingen dit potentieel zou kunnen leiden. Bovendien is vanuit het perspectief van de reiziger bekeken hoe de

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 783

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 813

¹⁰ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585

factoren reistijd/frequentie, kosten en comfort kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de internationale trein.

De maatschappelijke effecten van eventuele investeringen in station Schiphol en internationaal vervoer maken reeds onderdeel uit van studies die worden uitgevoerd in het kader van lopende MIRT-trajecten. Wat betreft de werkgelegenheidseffecten is de verwachting dat deze beperkt zullen zijn. Volgens SEO zal een toename van de arbeidsvraag in de huidige krappe arbeidsmarkt vooral leiden tot verdringing in andere sectoren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik tevens kan laten onderzoeken wat de economische effecten zouden zijn van Schiphol terug naar het niveau van 2010.

Zoals eerder aangegeven heb ik u op 5 juli 2019¹¹ geïnformeerd over de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn. Ik heb toen aangegeven dat de inzet van het kabinet er voor de komende periode op is gericht dat Schiphol groei kan verdienen nadat de overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. In het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk is hierop aangesloten en zijn de welvaartseffecten van een verdere ontwikkeling van 500.000 naar 540.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Een krimpscenario viel voor de middellange termijn buiten deze bandbreedte en is daarom niet onderzocht. De PlanMER ter voorbereiding van de ontwerp-Luchtvaartnota geeft wel inzicht in de effecten van een kleiner aantal vliegbewegingen. Deze hoop ik u dit voorjaar te kunnen toesturen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik bereid ben om de maatschappelijke kosten, zoals overlast, gezondheid, veiligheid, milieu en klimaat, nader te onderzoeken.

In het onderzoek van SEO «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» is de welvaartsbijdrage van klimaateffecten (zowel CO₂ als overige klimaateffecten) geschat. Volgens SEO gaat het bij de effecten op geluid, luchtkwaliteit en veiligheid om een relatief kleine negatieve bijdrage aan de Nederlandse welvaart en daarom is deze bijdrage niet apart gekwantificeerd. Ook als deze effecten in totaal relatief klein zijn, kunnen ze op lokaal niveau wel degelijk een grote impact hebben. Bij het opstellen van luchthavenbesluiten worden deze aspecten in het kader van de MER-procedure in kaart gebracht.

De leden van de SP-fractie vragen waarom er alleen voor groeiscenario's is gekozen en niet voor krimpscenario's.

Ik ga ervan uit dat de leden van de SP-fractie deze vraag stellen in relatie tot het onderzoek van SEO «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk». Zoals eerder aangegeven is voor het in beeld brengen van de welvaartseffecten aangesloten bij de inzet van het kabinet voor de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn en is krimp daarom niet onderzocht.

De leden van de SP-fractie vragen of ik het met hen eens ben dat groei van Schiphol in een veel bredere context (klimaat, milieu, gezondheid en veiligheid) onderzocht moet worden. De leden wijzen daarbij op conclusies uit rapporten dat Schiphol niet de motor van de economie is en dat het mainportbeleid achterhaald zou zijn.

¹¹ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646.

Het onderzoek van Decisio «Actualisatie economische betekenis Schiphol» concludeert dat Schiphol een niet te verwaarlozen factor is in de Nederlandse economie, maar dat Schiphol als zelfstandige banenmotor geen doorslaggevende factor is in de economische groei. Schiphol is echter meer dan een werkgever, omdat de luchthaven verbindingen faciliteert met de wereld waar Nederlandse bedrijven van profiteren. Bovendien is het uitgebreide netwerk van verbindingen op Schiphol een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationale bedrijven. Deze economische betekenis moet echter wel in een bredere context worden gezien van veiligheid, leefomgeving en klimaat. Daarom is in het kader van de verdere ontwikkeling van Schiphol een integrale veiligheidsanalyse opgesteld en worden in een milieueffectrapport de milieueffecten die samenhangen met verdere ontwikkeling in kaart gebracht.

De leden van de SP-fractie vragen of is onderzocht dan wel of ik bereid ben te laten onderzoeken hoeveel vliegtickets gemiddeld duurder zullen worden als de cap van 500.000 vliegbewegingen blijft staan tot 2025 en Lelystad Airport niet wordt uitgebreid.

Over deze specifieke vraag is geen gedetailleerd onderzoek beschikbaar. Uit het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk blijkt dat het aanhouden van het huidige capaciteitsplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen bij een toenemende vraag naar luchtvaart naar verwachting leidt tot een verdere stijging van de ticketprijs als gevolg van de schaarste. Maatschappijen zullen de prijs verhogen om vraag en aanbod weer in evenwicht te brengen. Hoe groot de schaarste en ticketprijsstijging zou zijn hangt af van de vraagontwikkeling die weer afhangt van de economische groei. Daarnaast zal de gemiddelde prijs van vliegtickets stijgen door de introductie van de vliegbelasting.

De leden van de SP-fractie verwijzen naar de conclusie in het rapport van Decisio «Actualisatie economische betekenis Schiphol» dat het aantal vluchten, passagiers en vrachtvolume tussen 2013 en 2018 sterker is toegenomen dan de aan Schiphol gerelateerde werkgelegenheid in die periode. Volgens deze leden is de werkdruk voor beveiligers, bagageafhandelaars, schoonmakers en horecapersoneel de afgelopen jaren alsmat gestegen. De leden van de SP-fractie vragen of er onderzocht is waarom de ontwikkeling van banen achter is gebleven op de groei van Schiphol en ook onder het landelijke gemiddelde. Tevens vragen deze leden of ik bereid ben om 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.

Er is niet onderzocht waarom de ontwikkeling van banen achter is gebleven ten opzichte van de groei op Schiphol en onder het landelijk gemiddelde in deze periode is gebleven. Het aantal banen kan achterblijven door productiviteitstoename (voorbeeld is de «one stop security» en voortschrijdende automatisering bij de bagage afhandeling), maar mogelijk ook door een hoger aandeel verkeer van niet in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen op Schiphol die per saldo minder werkgelegenheid genereren. De werkgever is primair verantwoordelijk om voor goede arbeidsomstandigheden te zorgen en daarmee ook voor het inrichten van de werkzaamheden op een wijze waarop de werkdruk op een acceptabel niveau blijft. Indien de werkgever de arbeidswetgeving niet naleeft, kunnen werknemers individueel of via een vakbond of ondernemingsraad melding doen van eventuele misstanden, zoals onderbetaling of te hoge werkdruk. Meldingen via de ondernemingsraad of de vakbond worden altijd onderzocht door de Inspectie SZW.

De leden van de SP-fractie vragen welk effect een vast aandeel van 4% voor vrachtluchten zal hebben op de ontwikkeling van het aantal banen op Schiphol. Tevens vragen deze leden of ik bereid ben dit aandeel van 4% te reserveren voor de luchtvrachtsector en daarmee de banen die hieruit voortvloeien te beschermen.

Vorig jaar heb ik een onderzoek laten verrichten naar de welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol. Dit onderzoek van SEO heb ik per brief van 18 november 2019 aan uw Kamer gestuurd¹². Er valt uit die studie niet af te leiden welk effect een vast aandeel van 4% van de bewegingen voor volledige vrachttoestellen zou hebben op de ontwikkeling van het aantal banen op Schiphol. Gelet op het belang van de vrachtsector voor Schiphol sta ik open voor elk initiatief dat beoogt om vrachtluchten op Schiphol te accommoderen mits dat mogelijk is binnen de kaders van de EU-slotregelgeving en nationale wettelijke kaders.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat ik ga doen om de luchtvaartsector te helpen bij de voorbereidingen voor een volgens deze leden onvermijdelijk krimpscenario.

Zoals eerder aangegeven heb ik u op 5 juli 2019¹³ geïnformeerd over de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn. Ik heb toen aangegeven dat de inzet van het kabinet er op gericht is dat Schiphol groei kan verdienen, nadat de overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen en als dit aantoonbaar veilig kan. In de ontwerp-Luchtvaartnota zal de visie van het kabinet voor de luchtvaart uiteengezet worden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) in 2019 adviseerde om de luchtvaartsector als normale bedrijfstak te beschouwen en vraagt mij wat mijn vorderingen zijn bij het implementeren van dit advies.

De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) heeft op mijn verzoek advies uitgebracht over de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Het advies «Een nieuwe aanvliegroute» speelt een belangrijke rol bij de uitwerking van de ontwerp-Luchtvaartnota. Alle aanbevelingen hebben daarin een vertaling gekregen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of ik bereid ben om de effecten van een krimp van de luchtvaartsector integraal en volwaardig te laten onderzoeken, dit inclusief bepaalde economische impulsen die krimp kan opleveren voor de Nederlandse economie, bijvoorbeeld omdat mensen hun geld in Nederland zullen uitgeven in plaats van in het buitenland.

De plan-MER bij de ontwerp-Luchtvaartnota bevat een aantal invalshoeken van beleid. Hierover heb ik de Kamer geïnformeerd in mijn brief van 5 juli 2019¹⁴. Een van de invalshoeken is «normeren», waarbij normen het kader voor het luchtvaartbeleid bepalen. Krimp van de luchtvaart is geen doel van dit kabinet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat luchtvaartmaatschappijen zelf mogen definiëren wat ze onder een «transferpassagier» verstaan. Zij vragen of ik vind dat het begrip transferpassagier eenduidig en smart gedefinieerd is en waar dat uit blijkt.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 701

¹³ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646

¹⁴ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646

In het document «Schiphol tarieven en voorwaarden 1 april 2020» luidt de definitie van een transferpassagier: «Een passagier die op de luchthaven aankomt en vertrekt met een ander vliegtuig of met hetzelfde vliegtuig met een ander vluchtnummer en voor wie het overstappen (luchthaven van herkomst is niet gelijk aan luchthaven van bestemming) de belangrijkste reden voor het gebruik van de luchthaven is, waarbij de tijdsruimte tussen de aankomende vlucht en de vertrekkende vlucht maximaal 24 uur bedraagt».

De luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol opereren melden het aantal transferpassagiers aan Schiphol conform deze definitie op basis waarvan de luchthavengelden in rekening worden gebracht. Deze definitie wordt internationaal gehanteerd door organisaties als Airport Council International en voor internationale statistieken en regelgeving op het gebied van luchthavengelden. Het begrip is naar mijn mening daarom voldoende gedefinieerd.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen mij of ik het met hen eens ben dat het rapport van SEO ongeschikt is om een conclusie te trekken over capaciteitsverhoging op Schiphol, onder andere vanwege de «PM» bij een aantal effecten in bijvoorbeeld tabel S.1 in het rapport van SEO.

Ik ga er vanuit dat de leden van de Partij voor de Dieren-fractie deze vraag stellen in het kader van het rapport «Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk» van SEO en niet in het kader van het rapport «Actualisatie economische betekenis van Schiphol» van Decisio, waaronder deze vraag is gerangschikt in dit verslag.

Ik acht dit rapport van belang als onderdeel van de kennisbasis die relevant is voor de besluitvorming inzake de ontwikkeling van Schiphol. In hoofdstuk 2 van het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk» van SEO gaat het om een analyse naar de positieve en negatieve effecten op de welvaart van een toename van de capaciteit op Schiphol. Daarbij zijn er inderdaad twee PM-posten: «geluid, luchtkwaliteit en veiligheid» en «werkgelegenheid en toerisme». In bijlage A van het rapport wordt op basis van eerder onderzoek ingeschat dat de effecten op geluidhinder, lokale luchtkwaliteit en onveiligheid maximaal 5% van de totale externe effecten uitmaken. Vanwege deze relatief kleine bijdrage van omgevingseffecten op de Nederlandse welvaart, zijn deze effecten door SEO niet apart gekwantificeerd. Daarnaast zijn in het rapport de aannames opgenomen op basis waarvan de post «werkgelegenheid en toerisme» op PM geplaatst: SEO neemt aan dat een toename van de arbeidsvraag in de huidige krappe arbeidsmarkt vooral zal leiden tot verdringing en dat de extra bestedingen van inkomende toeristen aan producten van Nederlandse bedrijven ongeveer gelijk zijn aan de afname van bestedingen van uitgaande toeristen aan producten van Nederlandse bedrijven.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat ik ga doen om ook de «brede welvaart» (de effecten op toekomstige generaties en in andere landen) op serieuze en volwaardige wijze mee te nemen in het luchtvaartbeleid.

Ten behoeve van de ontwerp-Luchtvaartnota heb ik een plan-MER laten uitvoeren. Hierover heb ik de Kamer diverse malen geïnformeerd. De plan-MER beschrijft de gevolgen van nieuw luchtvaartbeleid voor onder meer de leefomgeving, de veiligheid, het klimaat en de economie.

Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk

De leden van de VVD-fractie vragen in welke mate er concurrentie is, als Schiphol zeer gematigd groeit naar 540.000 en het aantal slots vooral toebedeeld is aan de huidige partijen. Tevens vragen deze leden of concurrentie niet gebaat is bij creatieve ondernemers die nieuwe uitdagers kunnen zijn en of zij ook niet de ruimte moeten kunnen krijgen de bestaande belangen eens flink op te schudden.

Op grond van de Europese slotregels wordt 50% van de slots die beschikbaar komen (door bijvoorbeeld uitbreiding van de luchthavencapaciteit of het beëindigen van vluchten door een luchtvaartmaatschappij) toebedeeld aan zogenaamde «nieuwe gegadigden», luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven nog niet of maar beperkt actief zijn (voor zover er voldoende vraag is van nieuwe gegadigden naar slots). Nieuwe uitdagers krijgen dus, zeker bij groei van de capaciteit, de kans om op een luchthaven actief te worden en geleidelijk ook hun slotportefeuille uit te breiden.

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 vragen hoe deze factoren wel kunnen worden meegenomen en wat de resultaten van een dergelijke studie zouden zijn. Ook vragen deze leden of ik bereid ben om met cijfers uit de studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar milieuschade van het verkeer deze analyse nogmaals te doen. Vervolgens vragen de leden van de GroenLinks-fractie of ik de analyse kan delen op basis waarvan wordt gesteld dat de kosten van de klimaatschade van 40,000 extra vluchten 40 miljoen euro is en waarom de kosten van de stikstofuitstoot niet zijn berekend.

De maatschappelijke kosten van geluid, luchtvervuiling (inclusief stikstof en ultrafijnstof) en veiligheid zijn niet gekwantificeerd in het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk». In bijlage A gaat SEO in op de gebruikte rekenmethodes en schat op basis van eerder onderzoek in dat de effecten op geluidhinder, lokale luchtkwaliteit en onveiligheid maximaal 5% uitmaken van het totaal aan (gekwantificeerde) externe effecten.

Ik vind een duidelijke kennisbasis voor besluitvorming over de luchtvaart essentieel. In lijn met de motie van de leden Bruins en Paternotte¹⁵ die vragen om een verbetering en specificatie van de uitgangspunten en richtlijnen in luchtvaart-MKBA's zal ik in de ontwerp-Luchtvaartnota aanvullingen voorstellen op voorschriften in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de luchtvaart. Dit gebeurt onder andere in overleg met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en de planbureaus CPB en PBL. Concreet gaat het bijvoorbeeld om de waardering van klimaatmissies, de waardering van effecten op de leefomgeving, en een aanpak voor het schatten van effecten van niet-CO₂-klimaatmissies.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de gevolgen zijn voor de netwerkqualiteit van Schiphol als het aandeel transferpassagiers weg zou vallen.

¹⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 680

In het onderzoek van SEO «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol»¹⁶ dat ik in oktober 2015 aan de Tweede Kamer heb gezonden, is naar deze vraag gekeken. Uit dit onderzoek blijkt dat bijna 40% van de vluchten van en naar Schiphol zouden verdwijnen, als alle vluchten van de hubcarrier op Schiphol, en daarmee dus de hubfunctie, weg zouden vallen. Daarbij is er mee rekening gehouden dat andere maatschappijen de ruimte die vrijkomt door het wegvallen van de hubcarrier invullen. Wanneer de hubcarrier volledig van Schiphol verdwijnt, blijven de meeste Europese bestemmingen nog wel in stand, maar er zal minder frequent op gevlogen worden. Intercontinentaal vallen veel bestemmingen weg, met name in Afrika en Azië.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het rapport van Significance en To70 uit 2019 waar in het rapport van SEO «Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk» op pagina 4 naar verwezen wordt, gedeeld kan worden met de Kamer. Ook vragen deze leden op basis van welke informatie het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat SEO stelt dat er in 2025 25.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport zullen plaatsvinden en of ook deze informatie met de Kamer gedeeld kan worden.

Het rapport »Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses» dat is opgesteld door Significance en To70 is reeds gedeeld met de Kamer als bijlage bij mijn brief van 5 maart 2019 over vijf studies op het gebied van luchtvaart¹⁷. Hierin zijn vraag- en capaciteitsscenario's doorgerekend bij verschillende economische groeiscenario's. Met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad is aangesloten bij het ondernemingsplan Lelystad Airport waarbij na de opstartfase (tot aan de luchtruimherziening) operationele capaciteit beschikbaar komt tot 25.000 vliegtuigbewegingen. De limiet van 25.000 vliegtuigbewegingen waarvan is uitgegaan betreft dus een aanname van SEO over de aanwezige capaciteit in 2025, en gaat niet over het daadwerkelijke aantal vliegtuigbewegingen dat in dat jaar plaatsvindt.

Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019 (SEO)

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op de conclusie in het rapport van SEO «Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019» dat de indirecte connectiviteit van Schiphol achterblijft. Zij vragen of dit achterblijven ligt aan een beperkte thuismarkt en of Schiphol een achterstand oploopt ten opzichte van concurrenten die meer directe verbindingen bieden.

In de «Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties» worden verschillende soorten connectiviteitsmaten vergeleken. Naast de directe connectiviteit en de hubconnectiviteit wordt er gekeken naar de indirecte connectiviteit van Schiphol en andere luchthavens. Bij de indirecte connectiviteit van Schiphol gaat het in de monitor om het aantal wekelijkse verbindingen vanaf Schiphol naar bestemmingen, die via een overstap op een andere luchthaven te bereiken zijn. Als de indirecte connectiviteit vanaf Schiphol (of andere luchthavens) wijzigt, dan komt dit meestal door wijzigingen in de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen, waarbij routes worden toegevoegd of weggehaald of codeshareovereenkomsten worden afgesloten of beëindigd. Die wijzigingen leiden tot meer of minder goede aansluitingen op de overstapluchthavens. Wanneer de directe connectiviteit op een luchthaven toeneemt, neemt doorgaans ook de indirecte en hubconnectiviteit op diezelfde luchthaven toe. Als de indirecte connecti-

¹⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 219

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 581

viteit van Schiphol achterblijft bij de indirecte connectiviteit van andere luchthavens, dan zegt dat niet per se iets over de mate waarin Schiphol presteert op het vlak van directe connectiviteit (of hubconnectiviteit) ten opzichte van andere luchthavens. Uit de monitor blijkt dat de directe connectiviteit van Schiphol in 2019 sterker groeide dan die van de meeste benchmarkluchthavens in de monitor.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de kans is dat andere luchthavens het netwerk van Schiphol verder kopiëren en dat Schiphol de concurrentieslag vervolgens verliest. Deze leden wijzen daarbij op de overlap van het netwerk van Schiphol met dat van Istanbul, waar wel ruimte is gekomen door middel van extra groei en bouwactiviteiten. Verder vragen de leden van de VVD-fractie hoe de rijksoverheid eraan kan bijdragen dat de connectiviteit vanaf Schiphol met Global Cities versterkt wordt en welke rol de rijksoverheid hierin kan spelen. Deze leden vragen wat de airlines of Schiphol nodig hebben om dat voor elkaar te krijgen en bijvoorbeeld een leidende rol te veroveren. Tevens vragen de leden van de VVD-fractie of ik de mening deel dat beperking van de huidige groeimogelijkheden daarin niet helpt.

De risico's voor Schiphol en het daar beschikbare netwerk als gevolg van de ontwikkeling van concurrerende (hub)luchthavens en netwerken zijn niet concreet aan te geven. Op 5 juli 2019¹⁸ heb ik u geïnformeerd over de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn. Ik heb toen aangegeven dat de inzet van het kabinet er voor de komende periode op is gericht dat Schiphol groei kan verdienen nadat de overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. In de luchtvaartnota zal een langetermijnperspectief worden geschetst.

De leden van de VVD-fractie merken op dat volgens het rapport over het Schipholnetwerk, waarbij ik er vanuit ga dat zij verwijzen naar het rapport van SEO «Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk», 1,4–1,5% groei per jaar voldoende is om mee te kunnen komen. Deze leden vragen vervolgens of er niet al een achterstand is opgelopen door de groeistop van de afgelopen jaren.

Uit het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk blijkt dat Schiphol tussen 2010 en 2018 een forse hogere groei heeft doorgemaakt dan concurrerende luchthavens, met name in de laatste jaren. Mogelijk hebben luchtvaartmaatschappijen geanticipeerd op de op handen zijnde schaarste en is er al een voorschot genomen op toekomstige groei. Deze constatering is ook in lijn met de eerdere prognoses in de Verkenning Marktontwikkelingen Luchtvaart die in 2014 zijn opgesteld door de luchtvaartpartijen in de Omgevingsraad Schiphol waaruit bleek dat een capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol tot en met 2020 voldoende was om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen. Inmiddels heeft de uitbraak van het Covid-19 virus een neerwaarts effect op de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het niet zo is 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. Ook vragen deze leden of ik hun mening deel dat niet geleverd is wat aan de luchtvaartsector beloofd werd vanaf 2008.

¹⁸ Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 646

In 2008 is het Aldersakkoord Schiphol gesloten tussen Rijk, luchtvaartsector, omwonenden en regionale overheden. Dit akkoord ging uit van een vraag naar 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Afgesproken is dat Schiphol zich tot en met 2020 mocht ontwikkelen tot maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen en dat er voor de resterende 70.000 vliegtuigbewegingen capaciteit zou worden gecreëerd op regionale luchthavens. Uiteindelijk is besloten om ruimte te creëren voor 25.000 extra vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad te ontwikkelen voor maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen. Omdat de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol binnen de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel niet mogelijk bleek, heeft de Alderstafel het kabinet in 2015 geadviseerd het plafond te verlagen naar 500.000 vliegtuigbewegingen in ruil voor een verruiming van de 4e baan regel. Dit advies heeft het kabinet overgenomen.

Een aantal vragen van de leden van de VVD-fractie heeft betrekking op het ontwikkelperspectief voor Schiphol en de omvang van de groei. Zij vragen wat de ruimte is om Schiphol mee te laten groeien en profiteren, als de wereldeconomie harder groeit dan de 1,4%. Ook vragen de leden of ik de mening deel 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. Vervolgens vragen deze leden hoe de doorkijk naar 2030 en 2050 wordt, ervan uitgaande dat de 540.000 bedachte vliegbewegingen in 2025 er bij een normale situatie zijn. Tot slot vragen deze leden of het niet verstandiger is om te sturen op objectief meetbare geluidshinder dan op aantallen.

Het uitgebreide bestemmingsnetwerk van Schiphol draagt bij aan het vestigingsklimaat van de Schiphol-regio en van Nederland. Uit het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk komt naar voren dat ook in de toekomst een gematigde ontwikkeling van de capaciteit noodzakelijk is om het netwerk van Schiphol te kunnen ontwikkelen in lijn met dat van concurrenten. Deze inzichten worden betrokken bij de besluitvorming over ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn en de ontwerp-Luchtvaartnota