

Vergaderjaar 2021–2022

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 433

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2022

Via deze brief informeer ik uw Kamer, naar aanleiding van mijn eerdere toezegging in het Commissiedebat Luchtvaart van 1 juni jl. (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 430) over de belangrijkste uitkomsten van de wekelijkse rapportages die Schiphol met mij deelt. In deze rapportages deelt Schiphol een overzicht van de maatregelen die de luchthaven neemt langs de vier actielijnen, alsmede feiten en cijfers ten aanzien van het verkeersbeeld.

In de vorige brief bent u op de hoogte gebracht van de belangrijkste bevindingen over week 22–23 en 23–24.¹ In deze brief informeer ik u over de belangrijkste bevindingen uit de laatste twee weekrapportages (week 24–25 en week 25–26). De rapportages bevatten informatie die door Schiphol als bedrijfsvertrouwelijk is aangemerkt en kunnen daarom niet integraal aan de Kamer worden verzonden.

Ook informeer ik u over mijn inventarisatie van de mogelijkheden tot tijdelijke inzet van militaire steun door Defensie en de Koninklijke Marechaussee en over de toezegging uit het Commissiedebat Duurzame luchtvaart van 16 juni jl. om u te informeren op basis van welke criteria deze zomerperiode vluchten worden geschrapt.

Terugblik en verkeersbeeld Schiphol afgelopen weken

Aantallen vluchten en passagiers

Het aantal vluchten en passagiers is vergelijkbaar met de vorige rapportage. In week 24 had Schiphol dagelijks tussen de 1,155–1,281 vluchten te verwerken en dagelijks tussen de ca. 164,000–179,000 inkomende, uitgaande en transferpassagiers. In week 25 had Schiphol

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 427.

dagelijks tussen de 1,140–1,264 vluchten te verwerken en dagelijks tussen de ca. 128,000–183,000 inkomende, uitgaande en transferpassagiers.

On-time performance voor inkomende en uitgaande vluchten

Het aantal vluchten dat op tijd vertrok, oftewel de *on-time performance*, voor inkomende vluchten lag tussen de 51–81% in week 24 en tussen de 47–71% in week 25. De *on-time performance* voor uitgaande vluchten lag tussen de 36–55% in week 24 en tussen de 23–48% in week 25.

Maximale totale wachttijden

Met ingang van de rapportage van deze week kan Schiphol mij ook over de totale wachttijd bij de vier verschillende beveiligingsvertrekfilters informeren. De totale wachttijd omvat de tijd die voor passagiers is verstreken tussen de bagage check-in en de beveiligingscontrole. In de vorige brief is uw Kamer nog geïnformeerd over wachttijden zoals gemeten binnen de *banklining*, oftewel bij de securityfilters zelf.

Over week 24 rapporteerde Schiphol nog niet over de totale wachttijden. In week 25 was maandag 20 juni met afstand de dag met de langste totale wachttijd voor vertrekfilter 1. Met name voor het middaguur, maar ook op enkele momenten erna, bedroeg de totale wachttijd meer dan 180 minuten. Dit valt samen met de lage *on-time performance* voor uitgaande vluchten van 23% op maandag 20 juni. Op de andere dagen in week 25 lag de totale wachttijd beduidend lager, te weten tussen de circa 0–100 minuten. De totale wachttijd bij vertrekfilters 2, 3 en 4 bedroeg tussen de 4–150 minuten.

Vooruitblik en voortgang maatregelen Schiphol langs de vier actielijnen

Hieronder worden per actielijn de meest relevante voortgang en ontwikkelingen vermeld.

1. Aantrekken personeel

In de vorige brief is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat op 7 juni de eerste lichter ZP'ers gestart is met de securityopleiding. Inmiddels hebben de eerste tientallen ZP'ers hun AIVD veiligheidsonderzoek doorlopen. Zij kunnen naar verwachting deze week worden ingezet. Een aantal anderen dient de benodigde opleidingen eerst nog af te ronden.

De luchthaven heeft eveneens geïnventariseerd of personeel van beveiligingsbedrijven uit andere EU-landen kan worden ingezet. Dit lijkt echter niet haalbaar te zijn door een gebrek aan de benodigde certificatie.

2. Operational excellence

Uw Kamer is in de vorige brief geïnformeerd dat de luchthaven een aparte doorgang heeft gecreëerd voor passagiers die mogelijk hun vlucht gaan missen. Deze pilot wordt wegens succes doorgetrokken voor onbepaalde tijd. Passagiers wordt gevraagd maximaal één koffer per persoon mee te nemen. Security coaches worden ingezet om passagiers die in de rij staan te informeren en te helpen waar nodig.

Start aanvullend programma kantoorpersoneel

In week 24 heeft Schiphol intern een programma gestart waarbij kantoorpersoneel gedurende de zomermaanden structureel en tegen een vergoeding ondersteuning kan bieden in de luchthavenoperatie. Dit programma is een aanvulling op een al langer bestaand programma waarbij personeel van Schiphol incidenteel ondersteuning kan bieden in de operatie.

3. Aantrekkelijk werken op Schiphol

In aanvulling op het door Schiphol, FNV en CNV gesloten sociaal akkoord op 1 juni jl. en de banenmarkt van 11 juni jl. is Schiphol op 24 juni jl. gestart met een aanvullende campagne voor de werving van extra beveiligingspersoneel in samenwerking met vijf beveiligingsbedrijven. Deze campagne loopt tot eind augustus.

4. Maakbaarheid operatie

Verplichte beperking van vertrekkende passagiers

Na aankondiging van de verplichte beperking van vertrekkende passagiers in juli, is in goed overleg met de luchtvaartmaatschappijen en de slotcoördinator besloten om eveneens vervroegd stappen te zetten met betrekking tot het beperken van vertrekkende passagiers in de eerste week van augustus. Door nu al te besluiten over deze beperking in augustus kunnen luchtvaartmaatschappijen zich beter voorbereiden op deze periode, waardoor de impact op passagiers naar verwachting beperkt blijft. In de laatste drie weken van augustus hoeft het aantal lokaal vertrekkende passagiers volgens de luchthaven niet omlaag, omdat de capaciteit van de luchthavenbeveiliging in die weken meer in evenwicht is met het verwachte aanbod. Schiphol heeft mij meegegeven grote waardering te hebben voor de inzet van de luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van de verplichte beperking. De luchthaven stelt dat, mede door het harde werk en de creativiteit van de luchtvaartmaatschappijen, de effecten van de ingrijpende maatregel beperkt lijken te blijven.

Spreading van vluchten

In de motie van het lid Koerhuis c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 941) van 9 juni 2022, is verzocht om de Kamer te informeren over de vakantievluchten die Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport van Schiphol hebben overgenomen. In de vorige brief is uw Kamer medegedeeld dat de regionale luchthavens, waaronder Groningen, Maastricht, Rotterdam en Eindhoven, inderdaad capaciteit beschikbaar hebben om vluchten over te nemen van Schiphol. Het is aan luchtvaartmaatschappijen om te bepalen of ze vluchten al dan niet uit zullen plaatsen, Schiphol en de rijksoverheid hebben geen instrumenten om uitplaatsing te verplichten.

Diverse luchtvaartmaatschappijen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om vluchten uit te plaatsen naar regionale luchthavens.

Toezegging op basis van welke criteria vluchten worden geschrapt

In het Commissiedebat Duurzame luchtvaart van 16 juni jl. heb ik toegezegd uw Kamer te informeren op basis van welke criteria deze zomer vluchten worden geschrapt. Het criterium dat gekozen is voor het reduceren van capaciteit betreft «het aantal stoelen van vertrekkende vluchten» voor de periode van 7 juli tot en met 31 juli en voor de periode

van 1 augustus tot en met 28 augustus. Schiphol heeft de maximaal beschikbare capaciteit voor de security controle van vertrekkende passagiers doorgerekend naar «het aantal stoelen van vertrekkende vluchten» per dag. Die capaciteit is als addendum toegevoegd aan de capaciteitsdeclaratie van het zomerseizoen 2022.

De slotcoördinator heeft na vaststelling van het addendum de beschikbare capaciteit (per dag) vergeleken met het aantal vertrekkende stoelen zoals opgenomen in de initiële gealloceerde slots (per dag). De slotcoördinator heeft het verschil daartussen – bij een tekort aan capaciteit – vervolgens als reductieopgave neergelegd bij luchtvaartmaatschappijen. Die reductieopgave is gelijkmatig verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die slots toegewezen hebben gekregen voor de betreffende dag. Als een luchtvaartmaatschappij op donderdag 7 juli 50% van het totaal aantal vertrekkende stoelen bij de initiële allocatie gealloceerd heeft gekregen, dan behouden ze – na de reductieopgave – 50% van de beschikbare gereduceerde capaciteit.

De slotcoördinator heeft iedere luchtvaartmaatschappij direct na publicatie van het addendum van de beschikbare capaciteit geïnformeerd over de dagelijkse reductieopgave voor de vastgestelde periode. Daarna bepalen de luchtvaartmaatschappijen hoe ze de reductieopgave in aantal vertrekkende stoelen gaan realiseren. Dat kan onder meer door boekingen stop te zetten, het aantal vertrekkende passagiers te verminderen, vluchten te verplaatsen naar een andere luchthaven en vluchten te annuleren. Luchtvaartmaatschappijen beslissen zelf welke bestemmingen geraakt worden. Diverse luchtvaartmaatschappijen hebben dit al bekend gemaakt. Ik heb er veel waardering voor om te zien dat het grootste gedeelte van de luchtvaartmaatschappijen meewerkt aan de opgave.

Deze reductiemethodiek is gebaseerd op mondiale afspraken die tijdens de Covid-19 pandemie zijn gemaakt voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen. Deze werkwijze wordt gesteund door de grote koepelorganisaties van luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en slotcoördinatoren.

Tijdelijke inzet van militaire steun door Defensie

Mede op verzoek van de luchthaven Schiphol is er contact geweest met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) en het Ministerie van Defensie over de vraag of de tijdelijke inzet van militaire steun op Schiphol een mogelijkheid is. Hiervoor werd beroep gedaan op de Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang, welke uitsluitend gebruikt kan worden indien er sprake is van een openbaar belang van de aanvrager. De NCTV heeft vastgesteld dat daar in dit geval onvoldoende sprake van is. Inzet van militairen dient in dit geval de belangen van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen, maar is geen openbaar belang zoals bedoeld in de Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang.

Vanuit het Ministerie van Defensie is hierop aangevuld dat de situatie in Oekraïne op dit moment een grote personeelsinzet vergt voor Defensie. Verder heeft langdurige inzet van defensiepersoneel gevolgen voor de geoefendheid en gereedheid van de krijgsmacht in een tijd waar die van doorslaggevend belang kan zijn, gezien de huidige geopolitieke situatie.

Inzet van de Koninklijke Marechaussee

Voor wat betreft de inzet van de Koninklijke Marechaussee geldt dat de tijdelijke inzet van de Koninklijke Marechaussee, alsmede personeel van de politie en de douane, voor beveiligingscontroles wordt geregeld door

de Luchtvaartwet. De Minister van Justitie en Veiligheid is de aangewezen autoriteit om dergelijk personeel aan te wijzen. Van de zijde van de Koninklijke Marechaussee is aangegeven dat zij permanent volledig zijn ingezet en geen extra capaciteit beschikbaar hebben. Wel heeft op 28 juni jl. een overleg plaatsgevonden binnen het Nationaal Taakvelden Beraad, waarin is gesproken over een mogelijke optimalisatie van de inzet van de Koninklijke Marechaussee bij piekmomenten in het aanbod van passagiers. In de komende twee weken vinden hierover nadere gesprekken plaats met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, de Koninklijke Marechaussee, Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ik ga ervan uit dat ik uw Kamer op deze wijze voldoende heb geïnformeerd over de voortgang die Schiphol de afgelopen twee weken heeft gemaakt met de zomeraanpak en de maatregelen die de komende tijd genomen zullen worden. U zult de komende maanden schriftelijk geïnformeerd blijven worden over relevante nieuwe informatie en/of grote updates.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers