

Vergaderjaar 2013–2014

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 204

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2014

In het Algemeen Overleg Luchtvaart van 26 juni jl. heb ik de toezegging gedaan om een schriftelijke reactie te doen toekomen op twee vragen van de heer Graus (PVV). Dit betreft:

- Moet er niet meer disconnected handling van vluchten op Schiphol plaatsvinden?
- Luchtvaartmaatschappij (als Arkefly) moeten toch niet worden gedwongen om haar operatie te splitsen tussen de luchthavens Lelystad en Schiphol, dat is inefficiënt en kostbaar?

Disconnected handling

De vraag is gesteld of de luchthavencapaciteit op Schiphol beter benut kan worden door meer gebruik te maken van «disconnected» afhandeling van vliegtuigen op de luchthaven Schiphol. Dit betekent dat vliegtuigen niet aan de pieren worden afgehandeld (verbonden met een aviobrug) maar elders op het platform worden geparkeerd en passagiers via een trap het vliegtuig in- en uitgaan en met een bus tussen het vliegtuig en de gate worden vervoerd.

Laat ik vooropstellen dat dit een operationeel aspect betreft waarvoor Schiphol Group zelf verantwoordelijk is. Op het gebied van de operationele bedrijfsvoering van Schiphol Group heeft de overheid geen rol. Ik heb derhalve Schiphol Group om een reactie gevraagd op bovengenoemde vraag. Schiphol Group geeft aan, in lijn met hetgeen de heer Rutten van Schiphol Group in de hoorzitting van 25 juni jl. naar voren heeft gebracht, dat de capaciteit op Schiphol primair wordt bepaald door de milieucapaciteit. De capaciteit van vliegtuigopstelplaatsen (met of zonder de aviobruggen) heeft geen enkele invloed op het inpasbaar volume binnen de milieugrenzen die in de wet- en regelgeving zijn of worden opgenomen.

Schiphol Group geeft verder aan dat het zeer hecht aan haar imago van kwaliteits- en transferluchthaven en het vanuit het oogpunt van kwaliteit van de dienstverlening dan ook belangrijk acht dat vliegtuigen aan de pieren worden afgehandeld. Op Lelystad is er in de plannen overigens in voorzien dat «disconnected» afhandeling van vliegtuigen zal worden toegepast.

Split-operation

Een vestiging op de luchthaven Lelystad kan voor sommige luchtvaartmaatschappijen een split-operation tot gevolg hebben. Het is echter aan de luchtvaartmaatschappijen zelf om aan de hand van de gestelde randvoorwaarden en het aanbod van de luchthavenexploitant, bijvoorbeeld het aanbieden van onderhoudsfaciliteiten of een crewcentre, te bezien of zij in Lelystad een rendabele operatie kunnen starten. Het betreft hier een eigen economische afweging van een luchtvaartmaatschappij. Zoals eerder aangegeven zal Schiphol in het kader van het selectiviteitsbeleid «pull maatregelen» ontwikkelen om luchtvaartmaatschappijen te verleiden van Lelystad Airport gebruik te maken. Daarbij merk ik op dat luchtvaartmaatschappijen die nu op Schiphol actief zijn, niet verplicht kunnen worden om (een deel van) hun operatie naar Lelystad te verplaatsen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld