

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het Marktonderzoek Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 704) en de Verkeersverdelingsregel (Kamerstuk 31 936, nr. 584).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>   |
|-----------|--|
| 1         | Werkt de verkeersverdelingsregel (hierna: VVR), wanneer er geen slotschaarste is?  |
| 2         | Kunnen nieuwe toetreders worden geweigerd in de situatie na 2023, wanneer er geen beperking aan het aantal uit te geven slots kan worden opgelegd?   |
| 3         | Moet aan nieuwe toetreders een slot worden gegund, zodra er na de eerste 10.000 vliegbewegingen geen slotschaarste meer is op Lelystad Airport?  |
| 4         | Hoe werkt de prioriteitsstelling van de VVR na 2023, zodra de capaciteitsbeperking in het Luchthavenbesluit wordt opgeheven?   |
| 5         | Waarom is er geen opdracht gegeven om het scenario ná 25.000 vliegbewegingen door te rekenen, hoe onzeker dan ook?   |
| 6         | Kan worden gesteld dat er na 25.000 vliegbewegingen (haast) volledig autonome groei zal plaatsvinden? Zo nee waarom niet?  |
| 7         | In hoeverre hebben maatregelen om Lelystad Airport ten opzichte van Schiphol aantrekkelijk te maken voor maatschappijen (bv. door lage kosten) uit zichzelf een groei van de vraag naar vliegreizen tot gevolg?  |
| 8         | Welk aandeel van de huidige slots van Schiphol wordt ingevuld door transfervluchten volgens de definitie die gehanteerd wordt?   |
| 9         | Als bij het met prioriteit toekennen van slots gediscrimineerd mag worden op het criterium van het aandeel transferpassagiers en/of het achterlaten van een slot op Schiphol, welk ander criterium was hiervoor denkbaar geweest (milieucriteria, bijdrage van een verbinding aan de economie of bereikbaarheid van Nederland etc.)? |
| 10        | Hoe kan een eens vergund slot weer worden afgenomen als bv. de politiek andere keuzes maakt voor de omvang of groei van de luchtvaart? Wanneer is er sprake van planschade of vergelijkbare, verhaalbare schade door maatschappijen?   |
| 11        | Wat zou een forse afname van beschikbare slots op Schiphol vanwege een ontbrekende milieuvergunning betekenen voor de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport, onder de VVR-criteria?   |
| 12        | Waarom wordt prioriteit gegund aan maatschappijen die «year round» vliegen? Wat is daar het maatschappelijk belang van?  |
| 13        | Hoeveel vrijheid heeft Nederland om na 2023 de slotverdeling anders in te richten?   |
| 14        | Welke mogelijkheid heeft Nederland om de slotregels aan te passen als het gewenste resultaat niet wordt behaald of er alsnog slotmisbruik dreigt?  |
| 15        | Kunnen maatschappijen die worden afgewezen, via de juridische weg toegang eisen tot Lelystad? Is dit kansrijk?   |
| 16        | Klopt het dat u, en uw voorgangers, op verschillende momenten in zowel debatten als Kamerbrieven hebben gesteld dat Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol moest gaan opereren?  |
| 17        | Klopt het dat uw Ministerie van het begin af aan al wist dat autonome groei zeer waarschijnlijk de enige manier is om Lelystad Airport te kunnen openen? Zo nee, kunt u uw antwoord toelichten?  |
| 18        | Waarom heeft u, nadat tot tweemaal toe een VVR die van Lelystad Airport een 100% overloopluchthaven moest maken door Brussel is afgekeurd, een VVR opgesteld waarin, tegen de uitdrukkelijke wens van Kamer in, autonome groei mogelijk is?  |
| 19        | Acht u, mede gelet op de ontwikkelingen in het stikstofdossier, opening van Lelystad Airport later dit jaar nog steeds reëel? Kunt u uw antwoord toelichten?   |
| 20        | Klopt het dat het ministerie bij het indienen van de eerste VVR al wist dat autonome groei van Lelystad Airport onvermijdelijk is?   |

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>   |
|-----------|--|
| 21        | Wanneer was het moment dat het ministerie wist dat autonome groei op Lelystad Airport onvermijdelijk is?   |
| 22        | Welke mogelijke criteria voor evaluatie van de VVR en het bijbehorende besluit over verlenging van de toepassing van de VVR na 10.000 vliegbewegingen zijn door de Europese Commissie genoemd in correspondentie met het ministerie?   |
| 23        | Kan Nederland ook besluiten om Lelystad Airport te openen voor 25.000 vliegbewegingen, en pas meer vliegbewegingen toestaan wanneer voor deze ruimte ook selectiviteit kan worden toegepast? Zo nee, waarom niet?  |
| 24        | Hoe kan autonome groei worden beperkt of voorkómen na 25.000 vliegbewegingen?  |
| 25        | Waarom is voor de historie van de ontwikkeling gekozen voor slechts 2 jaar en niet 20 of 30 jaar?  |
| 26        | Wat is het effect op de passagiersvraag en de motivatie van luchtvaartmaatschappijen, wanneer Lelystad Airport alleen vluchten toestaat van 7.00 uur tot en met 23.00 uur?   |
| 27        | Waarop is dan «unmet demand» gebaseerd, als dat leidt tot hogere prijzen en dus een lagere vraag, terwijl de vraag juist wordt gedreven door lage prijzen? Op de laagst denkbare kosten?   |
| 28        | Hoe zijn de slotschaarste en prijsontwikkeling in Duitsland en België meegenomen bij het vaststellen van «unmet demand»?   |
| 29        | Waarom wordt ervan uitgegaan dat de vliegtaks slechts een tijdelijke afname van de vraag groei betekent en niet een structurele?   |
| 30        | Waarom beperken de «catchment areas» van luchthavens zich tot de eigen en direct omringende provincies, terwijl bij de vaststelling van «unmet demand» ook wordt uitgeweken naar België en Duitsland? Waarom wijken maatschappijen en passagiers dan nu niet uit naar Groningen en Maastricht? |
| 31        | Hoeveel beschikbare slots zijn er beschikbaar na de eerste drie jaren (4.000, 7.000, 10.000) wanneer de luchtruimherziening is doorgevoerd?  |
| 32        | Waarom neemt het aantal beschikbare slots niet sneller toe dan getoond in exhibit 10?  |
| 33        | Toont exhibit 10 de «supply» (het aantal beschikbare slots) of de «demand» (het verwachte aantal te realiseren vliegbewegingen)?   |
| 34        | Zullen verlate vluchten toestemming krijgen om op Lelystad Airport te landen of worden ze naar Schiphol geleid?  |
| 35        | Kunt u toelichten waarom voor het M3-onderzoek een andere definitie van «new entrant» is gebruikt dan in de slotverordening? Welke effecten heeft dit?   |
| 36        | Is het potentieel aantal te accommoderen vliegbewegingen 45.000 zodra de luchtruimherziening is doorgevoerd of stijgt dat langzaam in de loop der jaren? Waarom?   |
| 37        | Hoe verhouden de woorden «Gradual capacity growth at Lelystad Airport after 2023 has no legal basis» zich tot de gradueel oplopende lijn in Exhibit 10?  |
| 38        | Betekent de constatering «It is therefore possible that growth will occur faster than the scenario based on Lelystad Airport's business plan» dat er waarschijnlijk geen slotschaarste is na 2023?   |
| 39        | Waarom wordt bij de optie «quick release» vanaf 2024 niet direct alle capaciteit geopend voor verkeer? Is het geleidelijk openen van capaciteit wel in lijn met de woorden «no legal basis» op dezelfde bladzijde?   |
| 40        | In hoeverre is een «attractive total cost» haalbaar op Lelystad Airport zonder overheidssteun?   |

- Nr**     **Vraag**
- 41     Als het zo is, zoals het rapport stelt, dat luchtvaartmaatschappijen naar Lelystad Airport willen zolang er slotschaarste is op Schiphol, waarom is dan alleen Transavia geïnteresseerd in overstappen en geen enkele andere maatschappij?
- 42     Welke andere maatschappijen dan Transavia zullen naar verwachting met gebruik van de VVR-prioriteit overlopen van Schiphol naar Lelystad Airport?
- 43     Welk deel van de Transaviavloot (73 toestellen) gebruikt op dit moment Schiphol als luchthaven en kan potentieel dus overlopen naar Lelystad Airport?
- 44     Welk deel van de op Schiphol aanwezige Transaviatoestellen is Transavia bereid te verplaatsen naar Lelystad Airport?
- 45     Hoeveel vliegbewegingen is Transavia bereid te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport en in welke jaren?
- 46     Hoeveel van de vliegbewegingen van Transavia op Schiphol komen met VVR-prioriteit naar Lelystad in de eerste drie jaren met capaciteitsbeperking en hoeveel van de vliegbewegingen van Transavia op Schiphol komen met VVR-prioriteit naar Lelystad ná die eerste drie jaren?
- 47     Kunt u de bewering onderbouwen dat er genoeg vraag is naar slots met VVR-overloopprioriteit, nu blijkt dat alleen Transavia geïnteresseerd is in overlopen van Schiphol naar Lelystad?
- 48     Op welke manier kunnen vliegtuigmaatschappijen die nu nog niet op Schiphol vliegen, in latere jaren meetellen als VVR-overlopers van Schiphol naar Lelystad?
- 49     Bestaat er een kans dat er nog meer luchtvaartmaatschappijen dan alleen Transavia geïnteresseerd zullen zijn om via VVR-prioriteit op Lelystad terecht te komen? Hoe weet u dat?
- 50     Wat is een «informal compensation» zoals bedoeld bovenaan pagina 36?
- 51     Op welke manier kan er toezicht gehouden worden op de «informal compensation» voor het inwisselen van een slot?
- 52     Als er «existing unmet demand» is in de Nederlandse markt, loopt Lelystad dan per definitie niet sneller vol dan het businessplan van Lelystad Airport aangeeft?
- 53     Welk percentage autonome groei wordt verwacht tussen 10.000 en 25.000 vliegbewegingen onder de aanname dat er geen beperking is op het aantal uit te geven slots?
- 54     Het gedeelte autonome groei is na 10.000 vliegbewegingen hetzelfde als in de eerste drie jaren indien dezelfde aannames gelden, maar gelden dezelfde aannames wel wanneer er in de latere periode geen capaciteitsbeperking meer is?
- 55     Indien na 10.000 vliegbewegingen niet dezelfde aanname van slotschaarste kan worden gemaakt als voor 0–10.000 vliegbewegingen, loopt Lelystad Airport dan alsnog vol met prijsvechters via autonome groei?
- 56     Hoe komt u van 5–35% naar 10–20%? Op welke grond is dit en welke veronderstelde waarschijnlijkheidsverdeling ligt daaraan ten grondslag?
- 57     Op welke criteria zal de Europese Commissie de VVR evalueren en hoe?
- 58     Is er met de Europese Commissie gesproken over het doorzetten van de VVR na 25.000 vliegbewegingen?
- 59     Is de definitie van «transfer» niet arbitrair, aangezien luchtvaartmaatschappijen zelf mogen aangeven of een vlucht een «transfer-vlucht» betreft? Zo nee, kunt u de definitie van «transfer» zo objectief mogelijk afbakenen en beschrijven in het antwoord?

| <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>  |
|-----------|---|
| 60        | Kan een lijnvlucht als een transfervlucht gezien worden als passagiers met de trein vanuit Brussel Airport reizen naar Schiphol toe voor hun vlucht, ook al zijn het Nederlandse burgers die speciaal naar Brussel reizen om vervolgens weer naar Schiphol te reizen? |
| 61        | Sluit de VVR, zoals die er nu ligt, autonome groei uit op Lelystad Airport?   |
| 62        | Hoe is de procedure van instemming in de Europese instellingen precies verlopen?  |
| 63        | Hebben alle landen daadwerkelijk gereageerd op de VVR, of zaten er «goedkeuringen door niet te reageren» bij? Indien dat het geval is, om welke landen ging dat?  |
| 64        | Hoeveel autonome groei wordt er verwacht op Lelystad Airport als er naar een periode van tien jaar wordt gekeken?   |
| 65        | Hoe kan autonome groei zoveel mogelijk worden beperkt op Lelystad Airport?  |
| 66        | Welke invloed hebben de luchthavenheffingen op de autonome groei van Lelystad Airport?  |
| 67        | Wanneer Schiphol vanaf 2021 met 10.000 vliegbewegingen per jaar mag groeien, wat is daarvan dan het effect op de groei van Lelystad Airport en de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport via de VVR?  |
| 68        | Wanneer en wat is het «break even»-punt om investeringen en operationele kosten van Lelystad Airport terug te verdienen?  |
| 69        | In hoeverre is Lelystad Airport afhankelijk van parkeerinkomsten op Lelystad Airport en wat is daarvan de impact op de uiteindelijk ticketprijs?  |
| 70        | Wat stimuleert de passagiersvraag op Lelystad Airport?  |
| 71        | Welke factoren zorgen voor autonome groei?  |
| 72        | Welke invloed heeft de ticketprijs op autonome groei van Lelystad Airport?  |
| 73        | Wat is de groeipotentie van Groningen/Eelde Airport?  |
| 74        | Welke factoren, inclusief beleidsinstrumenten van het ministerie, zijn bepalend voor de passagiersgroei tot 2030?   |
| 75        | Zorgt een groei van Groningen/Eelde Airport voor minder groei van Lelystad Airport?   |
| 76        | Worden de luchtverkeersleidingskosten voor Lelystad Airport door Schiphol gedekt of door de rijksoverheid?  |
| 77        | Hoe kan het dat de «operations»-kosten van Lelystad Airport vergelijkbaar zijn met Eindhoven Airport, waar de unieke situatie bestaat dat de luchtverkeersleidingskosten lager zijn door de inzet van Defensiepersoneel?  |
| 78        | Hoe snel zullen de slotrechten worden uitgegeven bij een opening van Lelystad Airport? Kunt u dit in een overzicht per jaar aangeven tot en met 2030?   |
| 79        | Is het mogelijk dat Lelystad Airport sneller zal groeien dan geraamd in het businessplan van Lelystad Airport? Hoe groot is die kans?   |
| 80        | Wat wordt bedoeld met de zinsnede «Gradual capacity growth at Lelystad Airport after 2023 has no legal basis»?  |
| 81        | Waarop is het groeipad van Lelystad Airport, zoals geschetst in het businessplan Lelystad Airport, gebaseerd?   |
| 82        | Welke juridische instrumenten zijn er om te verzekeren dat de groei van Lelystad Airport niet sneller gaat dan geschetst in het businessplan voor Lelystad Airport?   |
| 83        | Kan gegarandeerd worden dat de groei van Lelystad Airport niet sneller geschiedt dan zoals geschetst in het businessplan voor Lelystad Airport?   |

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>  |
|-----------|---|
| 84        | Is het mogelijk dat het maximum van 45.000 vliegbewegingen na 2023 veel sneller wordt bereikt dan in het businessplan Lelystad Airport aangegeven?  |
| 85        | Zal er, gezien de relatie tussen slotbeschikbaarheid op Schiphol en groeipotentie van Lelystad Airport, een parallel beleid gevoerd worden om de verdeling van slots economisch en maatschappelijk te optimaliseren?  |
| 86        | Klopt het dat de marktonderzoek aangeeft dat alleen Transavia gebruik zal maken van de VVR om slots te krijgen op Lelystad Airport?   |
| 87        | Welke openingsdatum is, gezien de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen bij een opening in 2020 en een opening in 2023, het meest aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen? Waarom?   |
| 88        | Welke luchtvaartmaatschappijen zullen gebruikmaken van de VVR in het meest waarschijnlijke scenario en hoelang zal deze trend zich blijven voortzetten?   |
| 89        | Wat is de economische en maatschappelijke bijdrage van een lowcostcarrier die met drie vliegtuigen opereert van Lelystad Airport met 4.500 vliegbewegingen per jaar?  |
| 90        | Zal de voorspelde trend van 50% autonome groei en 50% verplaatsing van Schiphol alleen in het eerste jaar na de opening plaatsvinden of ook in alle opvolgende jaren?   |
| 91        | Als de vraag om verplaatsing naar Lelystad Airport via de VVR tegenvalt, zal de tegenvallende overplaatsing dan aangevuld worden met autonome groei?  |
| 92        | Hoe verhoudt de stelling in het marktonderzoek dat de vraag naar slots in Nederland hoog zal zijn en dat Lelystad Airport met een «quick release» van slots gelijk vol zal zitten, zich dit tot het businessplan van Lelystad Airport dat graduele groei van maximaal 20.000 vluchten in 2030 aangeeft? |