

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief van 25 maart 2019 inzake de notificatie Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad (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         | In welke omstandigheden laat de verkeersverdelingsregel (VVR) wel ruimte open voor autonome groei en in welke omstandigheden niet?  |
| 2         | Bestaat in de aan de Europese Commissie voorgelegde VVR op enige wijze de mogelijkheid tot directe of indirecte autonome groei op Lelystad Airport? Kunt u dit uitgebreid toelichten?   |
| 3         | Kan worden uitgesloten dat, als de aan de Europese Commissie voorgelegde VVR wordt goedgekeurd, op enige wijze directe of indirecte autonome groei kan plaatsvinden op Lelystad Airport? Kunt u dit uitgebreid toelichten?  |
| 4         | Hoe wordt gegarandeerd dat de slots op Lelystad Airport niet, of slechts in zeer beperkte mate, worden ingenomen door maatschappijen die geen slot daarvoor achterlaten op Schiphol?  |
| 5         | Welke garanties kunt u geven dat Lelystad niet dezelfde autonome groei gaat doorlopen als Eindhoven Airport achter de rug heeft?  |
| 6         | Zijn er extra instrumenten, naast de VVR, nodig en voorhanden om te kunnen garanderen dat er geen, of slechts in zeer beperkte mate, autonome groei gaat plaatsvinden op Lelystad Airport?  |
| 7         | Heeft u extra instrumenten nodig om te kunnen garanderen dat elke vliegbeweging op Lelystad Airport een slot vrijmaakt op Schiphol?   |
| 8         | Welke instrumenten, anders dan het fysiek niet mogelijk maken om «wide bodies» te laten landen en opstijgen van Lelystad Airport, hebt u om vluchten wel of niet naar dat vliegveld te verplaatsen?   |
| 9         | Hoe wordt gegarandeerd dat er niet meer dan een bepaald maximum aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport zal plaatsvinden zonder dat daarvoor slots vrijkomen op Schiphol?  |
| 10        | Wordt met deze VVR autonome groei op Lelystad Airport mogelijk gemaakt?   |
| 11        | Hoeveel extra vluchten/autonome groei creëert deze VVR op Lelystad? Hoe verhoudt de alinea over nieuwe toetreders zich tot de motie-Laçin c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 565) die door de Kamer is aangenomen waarin staat dat geen autonome groei op Lelystad Airport moet worden toegestaan? Hoe zijn deze twee met elkaar te verenigen? |
| 12        | Op welke manier wilt u, in het licht van nieuwe toetreders tot Lelystad Airport, uitvoering geven aan deze motie?   |
| 13        | Wanneer autonome groei wordt gedefinieerd als vliegbewegingen die niet eerder vanaf Schiphol zijn uitgevoerd, tot hoeveel autonome groei, in aantal vliegbewegingen, zou de opening van Lelystad Airport theoretisch (maximaal) kunnen leiden met de nu voorgestelde VVR?   |
| 14        | Wat zijn de maximale aantallen autonome groei die theoretisch mogelijk zijn bij het geplande groeiscenario van Lelystad Airport gedurende de eerste drie jaar (4.000–7.000–10.000 vliegbewegingen)?   |
| 15        | Hoe gaan de maximale aantallen autonome groei gehandhaafd worden en met welke wettelijke instrumenten kan dat afgedwongen worden?   |
| 16        | Nu Lelystad Airport een slotgecoördineerd vliegveld lijkt te worden, in hoeverre kan de slotcoördinator bepalen aan welke maatschappij de slotcoördinator een slot toekent of niet?   |
| 17        | Welke extra wet- en regelgeving zijn nodig om de slotcoördinator instrumenten te geven om te kunnen bepalen aan welke maatschappij wel of niet een slot wordt toegekend en is daarvoor toestemming van de Europese Commissie nodig?   |

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>   |
|-----------|--|
| 18        | Hoe kunt u, de slotcoördinator of Lelystad Airport voorkomen dat met name WizzAir, RyanAir e.d. alle mogelijkheden tot autonome groei onmiddellijk zullen oppakken en invullen?  |
| 19        | Kunnen autonome vluchten worden geweigerd wanneer er minder interesse in slots is dan dat er aanbod is op Lelystad Airport?  |
| 20        | Is er een groeitempo in het aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport na de eerste drie jaar vast te stellen, op zodanige wijze dat schaarste van slots wordt behouden en autonome groei kan worden voorkomen?  |
| 21        | Met welke marktpartijen heeft u gesprekken gevoerd over de VVR in de afgelopen vijf maanden?   |
| 22        | Kunt u nader uiteenzetten wat uit de gesprekken met marktpartijen is voortgekomen dat u heeft doen besluiten om de VVR te herzien? Wat is er gewijzigd naar aanleiding van deze gesprekken?  |
| 23        | Met welke bewonersgroepen heeft u gesprekken gevoerd over de VVR in de afgelopen vijf maanden?   |
| 24        | Kunt u nader uiteenzetten wat uit de gesprekken met de bewoners is voortgekomen dat u heeft doen besluiten om de VVR te herzien? Wat is er gewijzigd naar aanleiding van deze gesprekken?  |
| 25        | Door wie laat u de genoemde onafhankelijke analyse uitvoeren? Op basis waarvan bent u verzekerd van de onafhankelijkheid van deze partij?  |
| 26        | Wanneer kan de Kamer de genoemde onafhankelijke analyse verwachten?  |
| 27        | Is met de Europese Commissie gesproken over de criteria die de Commissie hanteert bij de evaluatie die na het volkrijgen van de eerste 10.000 vliegbewegingen dient plaats te vinden ten aanzien van de prioriteitsregeling? Zo ja, wat is hierover met de Europese Commissie besproken? |
| 28        | Is het mogelijk dat de Europese Commissie bij de evaluatie na vestiging van de eerste 10.000 vluchten concludeert dat de overige 35.000 plaatsen op Lelystad Airport volledig zonder selectiviteit dienen plaats te vinden?  |
| 29        | Zo ja, hoeveel ruimte moet op de Nederlandse luchtvaartmarkt precies bestaan om ook na de eerste 10.000 vluchten gebruik te mogen maken van de prioriteitsregeling?  |
| 30        | Als Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport de komende jaren niet of nauwelijks groeien, zou Nederland dan alsnog prioriteit kunnen afdwingen voor netwerkverkeer na de eerste 10.000 vluchten op Lelystad Airport?   |
| 31        | Kan een VVR nog gewijzigd worden, nadat deze door de Europese Commissie is vastgesteld?  |
| 32        | Kan Nederland na de eerste 25.000 vluchten een aanvraag doen om ook selectiviteit toe te passen op de laatste 20.000 vluchten binnen de capaciteitsruimte van Lelystad Airport?  |
| 33        | Als de opening van Lelystad Airport uitgesteld zou worden tot na de herindeling van het luchtruim in 2023, zou de VVR dan nog steeds toegepast mogen worden?   |
| 34        | Wat vindt de KLM van deze VVR?   |
| 35        | Wat vindt EasyJet van deze VVR?  |
| 36        | Wat vindt TuiFly Nederland van deze VVR?   |
| 37        | Wat vindt Corendon van deze VVR?   |
| 38        | Heeft u signalen dat Ryanair gebruik zou willen maken van beschikbare ruimte op Lelystad Airport, als autonome groei daar mogelijk is?   |
| 39        | Hebben luchtvaartmaatschappijen in consultatie gereageerd op deze VVR zonder dat hun reactie openbaar werd?  |
| 40        | Hebben andere luchthavens in consultatie gereageerd op deze VVR zonder dat hun reactie openbaar werd?  |

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>   |
|-----------|--|
| 41        | Waarom wordt voor slotmisbruik een boete als sanctie overwogen en niet het intrekken van dat betreffende of meerdere slots? Waarom is hiervoor een gang naar de civiele rechter noodzakelijk? Is dat niet veel te hoogdrempelig?   |
| 42        | Geldt voor het correct invullen van een slot ook het vliegen met een groot verkeersvliegtuig en het verkopen van veel tickets? Of is een klein vliegtuigje met een handvol passagiers voldoende om een slot volgens de regels gevuld te hebben?  |
| 43        | Kan een slot met een klein vliegtuig later, nadat het historisch is geworden, worden ingeruild voor een andere route met een groter vliegtuig, of worden overgedragen aan een moeder- of dochtermaatschappij?  |
| 44        | Als een transfervlucht minimaal 10% overstappers heeft en een «origin-destination»-vlucht (OD-vlucht) maximaal 10% overstappers, dan zijn verreweg de meeste vluchten toch beide? Of geen van beide?   |
| 45        | Hoeveel procent van de vluchten van en naar Schiphol zijn volgens deze indeling transfervlucht, OD-vlucht of iets ertussenin? Hoe «gevoelig» is dit, hoe groot zijn de verwachte fluctuaties?  |
| 46        | Welke middelen zouden maatschappijen kunnen aanwenden om het aantal overstappers op een vlucht te verhogen of te verlagen om passagiers zo mee te kunnen tellen als de ene of andere categorie? Kan hiertegen worden opgetreden? Tellen historische data mee?  |
| 47        | Klopt het dat bij vrijkomende slots (bijvoorbeeld doordat een maatschappij zich terugtrekt van Schiphol) deze automatisch of met prioriteit naar nieuwe toetreders op Schiphol gaan? Als dat zo is, betekent dit niet dat nieuwe/vrijkomende slots bijna altijd naar prijsvechters gaan?   |
| 48        | Hoeveel extra vluchten van en naar Nederland kunnen hierdoor worden gerealiseerd?  |
| 49        | Heeft deze VVR invloed op de drukte op Schiphol, op drukke momenten op de dag of in een druk zomerseizoen, of blijft alles zoals het is?   |
| 50        | Waarom is de bescherming van de winstgevendheid van het hubverkeer een nationaal belang? Zijn concurrentie, marktvrijheid, keuzevrijheid van consumenten, lage prijzen en duurzaamheid niet ook een belang? Als het deelbelang van de winstgevendheid van enkele aanbieders in conflict is met publieke belangen, voor wiens belang kiest u dan?   |
| 51        | Wat is het belang van de staat bij deze VVR, nu de staat grootaandeelhouder is van AirFrance/KLM?  |
| 52        | Hoe verhoudt zich de analyse in sectie 4 van de nota van toelichting (pagina 3–5, inclusief de grafieken op die pagina), die uitgaat van een maximum aantal slots van 500.000 t/m 2023, tot de ontwikkeling van de Luchtvaartnota en uw aanstaande besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol? Is deze capaciteitsanalyse correct wanneer deze uitgaat van geen groei op Schiphol tot 2023? |
| 53        | Kunt u een tijdlijn weergeven vanaf het moment dat de Europese Commissie met een oordeel komt over de VVR? Wat zijn dan nog de beslismomenten en procedures (zowel in de Eerste Kamer als de Tweede Kamer)? Vanaf wanneer treedt de VVR in werking (indien goedgekeurd)? Vanaf wanneer kan de opening van Lelystad Airport dan juridisch gezien doorgang vinden?                                       |
| 54        | Kunt u een historisch tijdpad weergeven met daarin alle relevante beslismomenten (zowel politiek als juridisch, zowel in Nederland als in Europa) en inhoudelijke aanpassingen aan de VVR?   |

- | <b>Nr</b> | <b>Vraag</b>  |
|-----------|---|
| 55        | Kunt u de verkeersverdelingsregels die niet werden goedgekeurd door de Europese Commissie, alsnog aan de Kamer sturen?  |
| 56        | Kunt u een verkeersverdelingsregel opstellen die voldoet aan de eisen die de Kamer heeft gesteld aan de ontwikkeling van Lelystad Airport?  |
| 57        | Wanneer kan de Kamer uw besluit ontvangen dat Lelystad Airport definitief niet uitgebreid wordt?  |
| 58        | Kunt u toelichten waarom secundaire slothandel niet is meegenomen in deze VVR?  |
| 59        | Wordt met deze VVR mogelijk gemaakt dat er ook transfervluchten via Lelystad Airport kunnen plaatsvinden?   |
| 60        | Kunt u de maximale aantallen specificeren voor het geplande groeiscenario van Lelystad Airport gedurende de eerste drie jaar?   |
| 61        | Welke maatregelen in het kader van het selectiviteitsbeleid zijn de afgelopen jaren genomen om specifiek de hubfunctie van Schiphol te versterken?  |
| 62        | Welke maatregelen in het kader van selectiviteitsbeleid hebt u om vluchten dwingend te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport?  |
| 63        | Wat zijn de effecten van prijsprikkels, zoals het verhogen van de luchthavengelden voor opstappende passagiers, op het ontmoedigen van het gebruik van Schiphol voor korte punt-tot-puntvluchten die de hubfunctie niet versterken?             |
| 64        | Is, in het kader van het beschermen van de winstgevendheid van de hubfunctie, het nemen van een belang in AirFrance/KLM door de Nederlandse Staat in ditzelfde licht te zien? Zijn er andere maatregelen in de VVR die dit verder ondersteunen? |
| 65        | Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen zelf mogen aantonen, op basis van hun eigen gegevens, of een bepaalde vlucht een transferwaarde heeft en daarmee een transfervlucht is?  |
| 66        | Kunnen er met de ministeriële regeling bestaande punt-tot-puntvluchten hernoemd worden tot transfervluchten? Zo ja, voor welke vluchten geldt dit? Geldt dit voor álle bestaande punt-tot-punt vluchten?  |