

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 714**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 29 januari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 9 december 2019 inzake over het marktonderzoek Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Amsterdam Airport Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 704) en over de brief van 25 maart 2019 inzake de notificatie Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 584).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 januari 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

1

**Werkt de verkeersverdelingsregel (hierna: VVR), wanneer er geen slotschaarste is?**

Als voorwaarde voor de werking van de VVR moeten Lelystad Airport en Schiphol slotgereguleerd zijn. Slotallocatie door de ACNL vindt plaats op luchthavens waar meer vraag is dan beschikbare capaciteit en dus sprake is van schaarste. Voor een effectieve werking van de VVR is schaarste in de Nederlandse luchtvaartmarkt van belang. Als er geen schaarste is zullen luchtvaartmaatschappijen waarschijnlijk geen gebruik maken van de VVR voor extra prioriteit bij het verkrijgen van Lelystad slots, omdat ze die slots ook zonder gebruik te maken van de VVR kunnen bemachtigen. Hierdoor zullen de regels die in de VVR zijn opgenomen niet worden toegepast. Op basis van de analyse van m<sup>3</sup> is het niet waarschijnlijk dat, vanwege de structureel verwachte hoge schaarste mede als gevolg van het ingroeipad<sup>1</sup>, dit scenario zich voordoet.

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?**

Onder de werking van de VVR zal een slotaanvraag op Lelystad Airport, bij gelijke prioritering onder de criteria van de EU Slotverordening, met voorrang worden toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die een historisch punt-tot-punt slot op Schiphol inzetten voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot overdragen. Dit geldt voor de eerste 10.000 vliegtuigbewegingen (tot 2023) maar ook – na goedkeuring van de Europese Commissie (hierna: EC) – van 10.001 tot 25.000 vliegtuigbewegingen. In de situatie na 2023 zal er bovendien een fasering nodig zijn om het maximum aantal vliegtuigbewegingen operationeel maakbaar te maken voor Lelystad Airport en de luchtverkeersleiding.

3

**Moet aan nieuwe toetreders een slot worden gegund, zodra er na de eerste 10.000 vliegbewegingen geen slotschaarste meer is op Lelystad Airport?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2.

4

**Hoe werkt de prioriteitsstelling van de VVR na 2023, zodra de capaciteitsbeperking in het Luchthavenbesluit wordt opgeheven?**

Het Luchthavenbesluit staat 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer toe. Voor de beantwoording van de prioriteitsstelling wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2.

5

**Waarom is er geen opdracht gegeven om het scenario ná 25.000 vliegbewegingen door te rekenen, hoe onzeker dan ook?**

De voorliggende VVR heeft een werkingsduur tot 25.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Daarna zullen prijsprikkels, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR eraan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopluchthaven kan blijven vervullen. Hoe de inzet van instrumenten er na 25.000 vliegtuigbewegingen exact uitziet is nog niet duidelijk. Daarom is deze situatie in deze analyse niet in beeld gebracht.

6

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462

**Kan worden gesteld dat er na 25.000 vliegbewegingen (haast) volledig autonome groei zal plaatsvinden? Zo nee waarom niet?**

Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 9 december 2019 zal de EC de komende periode de Europese slotverordening herzien. In dat kader zal Nederland, in het verlengde van de VVR en in lijn met de motie Kröger<sup>2</sup>, bij de EC verder aandringen op aanscherping van het instrumentarium, zodat de slotcoördinator bij de toewijzing van slots meer rekening moet houden met netwerkqualiteit en duurzaamheid. Hiernaast zullen bijvoorbeeld lagere tarieven dan Schiphol, nieuwe sturingsinstrumenten en/of een nieuwe VVR er aan bijdragen dat Lelystad Airport ook voor de resterende 20.000 vliegtuigbewegingen – na 25.000 vliegtuigbewegingen – de rol van overloopluchthaven kan blijven vervullen ten behoeve van de versterking van de netwerkfunctie van Schiphol.<sup>3</sup>

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?**

Voor luchtvaartmaatschappijen is het kostenniveau van Lelystad Airport ten opzichte van Schiphol voor punt-tot-puntvluchten een aspect om een verplaatsing van vluchten te stimuleren. Of dit uit zichzelf een groei van de vraag naar vliegreizen tot gevolg heeft hangt ook van andere aspecten af waaronder het aanbod van vluchten naar aantrekkelijke bestemmingen, de prijs van een vliegreis ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten en de vliegbereidheid van mensen.

8

**Welk aandeel van de huidige slots van Schiphol wordt ingevuld door transfervluchten volgens de definitie die gehanteerd wordt?**

Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 17 mei 2019 is op basis van het transferpercentage van 10% en de gegevens voor de periode 2014–2018 ca. 85% van het aantal vluchten dat is uitgevoerd van Schiphol aange-merkt als transfervlucht<sup>4</sup>.

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.)?**

Of andere criteria dan transfer kunnen worden toegepast bij de inrichting van een VVR hangt af van de EU Verordening nr. 1008/2008<sup>5</sup>. Deze verordening regelt de grondslagen voor dergelijke maatregelen. In het algemeen benadrukt artikel 19 van de verordening dat de uitoefening van vervoersrechten is onderworpen aan de bekendgemaakte communautaire, nationale, regionale of plaatselijke voorschriften betreffende de veiligheid, de beveiliging, de bescherming van het milieu en de toewijzing van slots. Meer specifiek bepaalt het artikel dat de verdeling van luchtverkeer tussen luchthavens is toegestaan wanneer aan randvoorwaarden zoals adequate vervoersinfrastructuur, frequente, betrouwbare efficiënte

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 540

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 704

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 630

<sup>5</sup> VERORDENING (EG) Nr. 1008/2008 VAN HET Europees parlement EN DE RAAD van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap

openbaarvervoer voorzieningen en voldoende commerciële kansen voor luchtvaartmaatschappijen is voldaan.

Gelet op het voorgaande zijn in principe ook andere criteria denkbaar bij de vaststelling van verkeerverdeling regelingen mits aan de vereisten van Verordening 1008/2008 wordt voldaan. Binnen dit kader is daarom gezocht naar een uitwerking van de VVR – met transfer als onderscheidend criterium – die de selectiviteitsdoelen van het kabinet maximaal borgt, maar ook past binnen de strikte voorwaarden van de EC.

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?**

De uitgifte en inname van slots wordt op grond van de objectieve systematiek van de EU Slotverordening door de onafhankelijke slotcoördinator gedaan. Wanneer ingrijpende beleidswijzigingen evenwel tot het discontinueren van verstrekte rechten zullen de gangbare regels van nadeelcompensatie gelden. Voor de vraag of al dan niet schade kan worden verhaald zal daarbij onder andere rekening moeten worden gehouden met zaken als de voorzienbaarheid, ondernemingsrisico en daadwerkelijke schade.

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?**

In het geval van een forse afname van beschikbare slots zou de capaciteit op Schiphol schaarser worden en daarmee de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport vergroten. De markt zou waarschijnlijk om versnelde slotuitgifte op Lelystad Airport vragen ter compensatie van de schaarste op Schiphol, waarbij de 80 tot 90% effectiviteit van de VVR volgens de geschetste logica in het rapport in de basis niet anders zal zijn.

12

**Waarom wordt prioriteit gegund aan maatschappijen die «year round» vliegen? Wat is daar het maatschappelijk belang van?**

Het criterium «year round» is een van de primaire verdeelcriteria uit de EU Slotverordening. De reden voor deze prioriteitstoekenning is gelegen in het feit dat een «year round» slotaanvraag zal leiden tot een efficiënter gebruik van de schaarse luchthaveninfrastructuur.

13

**Hoeveel vrijheid heeft Nederland om na 2023 de slotverdeling anders in te richten?**

De EC zal de komende periode de Europese slotverordening herzien. In dat kader zal Nederland, in het verlengde van de VVR en in lijn met de motie Kröger, verder aandringen op aanscherping van het instrumentarium, zodat de slotcoördinator bij de toewijzing van slots meer rekening kan houden met criteria zoals netwerkkwaliteit en duurzaamheid.

14

**Welke mogelijkheid heeft Nederland om de slotregels aan te passen als het gewenste resultaat niet wordt behaald of er alsnog slotmisbruik dreigt?**

In de EU Slotverordening staan de regels die leidend zijn voor de slotallocatie. Die kunnen op Europees niveau aangepast worden, dat kan niet op nationaal niveau. Als sprake is van slotmisbruik dan kan de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) en de slotcoördinator ingrijpen. Dit valt binnen de huidige kaders van de slotverordening.

15

**Kunnen maatschappijen die worden afgewezen, via de juridische weg toegang eisen tot Lelystad? Is dit kansrijk?**

Indien luchtvaartmaatschappijen worden afgewezen voor toegang tot Lelystad Airport kunnen daarvoor de gebruikelijke bestuursrechtelijke en voor zover van toepassing civielrechtelijke procedures gevolgd worden. Het feit dat de EC de VVR heeft goedgekeurd op basis van de strikte vereisten van Verordening 1008/2008 biedt een solide basis voor de toepassing van de VVR.

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?**

Ja.

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?**

Nee. Vanaf het begin af aan is duidelijk geweest dat goedkeuring van de EC noodzakelijk is alvorens een VVR in te kunnen zetten. Het was daarentegen niet vanaf het begin af aan duidelijk welke vorm de VVR zou moeten hebben om de EC tot een positief oordeel te doen besluiten.

De EC heeft mij, mede naar aanleiding van een marktconsultatie, laten weten bezwaren te hebben tegen de VVR in de vorm zoals deze was genotificeerd op 12 juli 2018. Aangezien er geen zicht was op goedkeuring, heb ik de notificatie ingetrokken op 4 december 2018 en uw Kamer hierover geïnformeerd<sup>6</sup>. Zoals ik u destijds ook heb geïnformeerd kwamen de bezwaren van de EC voort uit de eis voor non-discriminatie en proportionaliteit en dan met name dat de VVR de markttoegang voor nieuwe gegadigden niet volledig mocht afsnijden.

Vervolgens heb ik in de dialoog met de EC ingezet op maximale selectiviteit met een aangepaste VVR en het rapport laat zien dat dit ook het geval is, namelijk 80 tot 90%. Bij het indienen van de aangepaste VVR was wel duidelijk dat markttoegang voor nieuwe gegadigden niet volledig afgesneden mocht worden.

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?**

Door de notificatieprocedure van de VVR te doorlopen is ervoor gezorgd dat alle relevante informatie op tafel ligt op basis waarvan een totaalafweging kan worden gemaakt over de openstelling van Lelystad Airport.

Gelet op de strikte voorwaarden van de EU waarbij de markt weliswaar gereguleerd mag worden maar gedurende dit traject gebleken is dat vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten ben ik van mening dat met deze goedgekeurde VVR maximaal wordt voldaan aan de inzet om Lelystad Airport te laten fungeren als overloopluchthaven van Schiphol.

19

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 936, nrs. 533 en 534

**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?**

Zoals ik uw kamer heb geïnformeerd op 2 juli 2019<sup>7</sup> is opening van Lelystad Airport in april 2020 niet langer haalbaar. Ik heb daarbij ook aangegeven dat voortvarend wordt doorgewerkt aan de voorbereidingen met het doel om Lelystad Airport zo snel mogelijk veilig te openen. Deze inzet is onveranderd, waarbij de nog te nemen stappen uiteraard zorgvuldig doorlopen moeten worden.

20

**Klopt het dat het ministerie bij het indienen van de eerste VVR al wist dat autonome groei van Lelystad Airport onvermijdelijk is?**

Nee.

21

**Wanneer was het moment dat het ministerie wist dat autonome groei op Lelystad Airport onvermijdelijk is?**

De EC heeft mij, mede naar aanleiding van een marktconsultatie, laten weten bezwaren te hebben tegen de VVR in de vorm zoals deze was genotificeerd op 12 juli 2018. Aangezien er geen zicht was op goedkeuring, heb ik de notificatie ingetrokken op 4 december 2018 en uw Kamer hierover geïnformeerd<sup>8</sup>. Zoals ik u destijds ook heb geïnformeerd kwamen de bezwaren van de EC voort uit de eis voor non-discriminatie en proportionaliteit en dan met name dat de VVR de markttoegang voor nieuwe gegadigden niet volledig mocht afsnijden.

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?**

Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 17 mei 2019 zal er binnen drie jaar na inwerkingtreding een verslag worden gemaakt van de doeltreffendheid, impact en proportionaliteit van de VVR in de praktijk. Dit verslag zal worden verzonden aan de Staten-Generaal en de EC. De EC beoordeelt op basis van deze evaluatie de effectiviteit, impact en proportionaliteit van de VVR. Er zal worden gezien of er voldoende ruimte is voor nieuwe toetreders binnen het systeem Schiphol/Lelystad Airport. Ook de ruimte voor nieuwe toetreders door toekomstige groeimogelijkheden op Schiphol wordt daarbij betrokken. De EC zal de criteria uit artikel 19 van Verordening 1008/2008 hanteren. Met name zijn de beginselen van proportionaliteit en non-discriminatie relevant<sup>9</sup>.

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?**

Het luchthavenbesluit uit 2015 voorziet in een doorgroei van Lelystad Airport naar 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Daar is de in het luchthavenbesluit vergunde gebruiksruimte op gebaseerd. Bovendien is hier de business case van Lelystad Airport op gebaseerd om de investeringen en operationele kosten terug te verdienen. Zie voor een toelichting hierop de beantwoording van vraag 68.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 643

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 936, nrs. 533 en 534

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 630

24

**Hoe kan autonome groei worden beperkt of voorkómen na 25.000 vliegbewegingen?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 6.

25

**Waarom is voor de historie van de ontwikkeling gekozen voor slechts 2 jaar en niet 20 of 30 jaar?**

De historische data zijn enkel gebruikt voor segmentatie van de vraag (narrow body versus wide body; transfer versus punt-tot-punt bestemming, Transfer, punt-tot-punt of Transit passagier). Hiervoor is recente data het meest relevant en drie jaar voldoende.

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?**

Een beperking van de openingstijden leidt tot een verminderde interesse van de luchtvaartmaatschappijen in Lelystad Airport aangezien ze daardoor worden beperkt in de bestemmingen die ze kunnen aanbieden vanaf Lelystad Airport. Een maatschappij wil het liefst tweemaal heen en weer vliegen op een dag. Een beperking van de openingstijden betekent dat de maximale afstand van de bestemming wordt ingekort en daarmee het mogelijke aanbod.

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?**

«Unmet demand» is marktvraag die op dit moment niet wordt geacommodeerd (met als gevolg hogere ticketprijzen). Als extra capaciteit beschikbaar komt, dan kan een deel van deze niet geacommodeerde marktvraag worden ingevuld op Lelystad Airport.

28

**Hoe zijn de slotschaarste en prijsontwikkeling in Duitsland en België meegenomen bij het vaststellen van «unmet demand»?**

De overloop van en naar omringende landen is niet meegenomen, omdat voor dit onderzoek het effect van slotschaarste en prijsontwikkeling in Duitsland en België als beperkt is verondersteld omdat Lelystad Airport primair als secundaire luchthaven van Schiphol zal fungeren.

29

**Waarom wordt ervan uitgegaan dat de vliegtaks slechts een tijdelijke afname van de vraag groei betekent en niet een structurele?**

Het m<sup>3</sup> rapport geeft aan dat invoering van een vliegbelasting in het jaar van invoering tot een daling van de vraag naar luchtvervoer van 4,2% leidt en gaat ervan uit dat in de jaren daarna de vraag naar luchtvervoer structureel op dat lagere niveau (ten opzichte van een situatie zonder vliegbelasting) zich verder ontwikkelt. De afname is dus niet tijdelijk maar structureel zolang de vliegbelasting van kracht blijft.

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?**

In het geval van slot schaarste ontstaat er «unmet demand» op de luchthaven waar de passagier vandaan zou willen vliegen (zijn eerste keus).

Deze «unmet demand» kan op twee manier worden ingevuld:

1. De passagier kiest een andere luchthaven. Dit kan een buitenlandse luchthaven zijn, maar ook Groningen of Maastricht.
2. De (ticket)prijs stijgt op de luchthaven met schaarste waardoor de vraag afneemt («scarcity premium»), kortom de passagier gaat niet meer vliegen.

Momenteel leidt schaarste op Schiphol, Eindhoven en Rotterdam niet tot 100% verplaatsing van die vraag naar Groningen en Maastricht.

Dit geeft aan dat het aanbod (prijs, bestemmingen en luchthavenfaciliteiten) van deze luchthavens blijkbaar niet aantrekkelijk genoeg zijn voor deze passagiers.

31

### **Hoeveel beschikbare slots zijn er beschikbaar na de eerste drie jaren (4.000, 7.000, 10.000) wanneer de luchtruimherziening is doorgevoerd?**

Het ondernemingsplan van Lelystad Airport<sup>10</sup> voorziet in een groeipad naar 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, met een aan de Alderstafel afgesproken evaluatie bij 25.000. Zoals toegezegd in mijn brief van 21 februari 2018<sup>11</sup> zal ook bij 7.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, conform de wens van de bewonersdelegatie, een evaluatie plaatsvinden ten behoeve van de effecten van het herziene luchtruim.

Daarnaast is de eerste jaren de capaciteit beperkt tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Dit maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Dit is ook juridisch geborgd. Het verruimen van de Nederlandse luchtruimcapaciteit wordt gerealiseerd in de integrale luchtruimherziening. De andere voorwaarde voor doorgroei is dat de in april 2019 gepresenteerde verbetermaatregelen aan de aansluitroutes zijn doorgevoerd die zien op ongehinderd doorklimmen (en daarmee een einde maken aan stukken level vliegen, cq einde aan «laagvliegen»). Die zijn in het winterseizoen van 2021 gereed. Pas als deze beide voorwaarden zijn ingevuld kan Lelystad Airport luchtruim technisch doorgroeien naar 45.000 bewegingen.

Het precieze groeipad van het aantal bewegingen handelsverkeer is onder andere afhankelijk van de marktvraag. In het ondernemingsplan van Lelystad Airport uit 2014 zijn hiertoe 3 scenario's uitgewerkt, een basisscenario en scenario's voor snellere en langzamere groei. In het basisscenario wordt het aantal van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2033 en het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen in 2043 bereikt. Ik merk daarbij op dat het ondernemingsplan uitging van opening van de luchthaven voor handelsverkeer in 2018.

32

### **Waarom neemt het aantal beschikbare slots niet sneller toe dan getoond in exhibit 10?**

Exhibit 10 geeft de capaciteit weer zoals beschreven in de business case van Lelystad Airport. In het onderzoek is daarnaast ook uitgegaan van een mogelijk snellere stijging van de capaciteit, zoals opgenomen in Exhibit 14.

<sup>10</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 193

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 462



33

**Toont exhibit 10 de «supply» (het aantal beschikbare slots) of de «demand» (het verwachte aantal te realiseren vliegbewegingen)?**

Exhibit 10 toont de supply ofwel het aantal beschikbare slots.

34

**Zullen verlate vluchten toestemming krijgen om op Lelystad Airport te landen of worden ze naar Schiphol geleid?**

Het luchthavenbesluit voorziet in een opening van Lelystad Airport van 6:00 tot 23:00 uur. Onder specifieke voorwaarden kan tussen 23:00 en 24:00 gebruik worden gemaakt van de extensieregeling. Buiten deze tijden is de luchthaven gesloten. Verkeer dat zich buiten deze tijden aandient kan dus niet op Lelystad Airport landen en zal gebruik moeten maken van een luchthaven waar op dat moment wel mogelijkheid is.

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?**

De definitie die is gebruikt door m<sup>3</sup> is dezelfde als die in de EU Slotverordening.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 80.

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?**

Ook in het geval van het «Quick Release» scenario wordt er slotschaarste verwacht omdat ook tot aan het plafond van 45.000 vliegtuigbewegingen de marktvrage het marktaanbod overtreft (zoals weergegeven in 5.1 – blz 38).

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?**

De beschikbare capaciteit op een slot gereguleerde luchthaven (zoals Lelystad Airport) wordt twee keer per jaar vastgesteld door de luchthavenexploitant waarbij (op grond van de EU Slotverordening) rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. De luchthavenexploitant houdt bij de vaststelling van de beschikbare capaciteit onder meer rekening met het luchthavenbesluit (maximale geluidsbelasting). In het luchthavenbesluit is vastgelegd dat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen 45.000 bedraagt. Het is nog niet duidelijk hoe

de capaciteit wordt gefaseerd na de herziening van het luchtruim. In het rapport is aangenomen dat fasering nodig is om het maximum aantal vliegtuigbewegingen operationeel maakbaar te maken voor Lelystad Airport en de luchtverkeersleiding. In het Quick Release scenario wordt uitgegaan van een twee keer zo snelle vrijgave van capaciteit ten opzichte van het businessplan Lelystad Airport.

40

**In hoeverre is een «attractive total cost» haalbaar op Lelystad Airport zonder overheidssteun?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 68.

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?**

Op basis van de analyse verwacht m<sup>3</sup> dat Lelystad Airport in combinatie met de VVR mogelijk interessant is voor Transavia, Easyjet en IAG/Vueling gelet op marktschaarste en strategische overwegingen. Uit concurrentie-overwegingen doen ondernemingen hier op voorhand geen uitspraken over.

42

**Welke andere maatschappijen dan Transavia zullen naar verwachting met gebruik van de VVR-prioriteit overlopen van Schiphol naar Lelystad Airport?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 41.

43

**Welk deel van de Transaviavloot (73 toestellen) gebruikt op dit moment Schiphol als luchthaven en kan potentieel dus overlopen naar Lelystad Airport?**

Dit is niet onderzocht.

44

**Welk deel van de op Schiphol aanwezige Transaviatoestellen is Transavia bereid te verplaatsen naar Lelystad Airport?**

Dit is niet onderzocht.

45

**Hoeveel vliegbewegingen is Transavia bereid te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport en in welke jaren?**

Dit is niet bekend, maar een voor luchtvaartmaatschappijen onder de VVR verkrijgbare prioriteitsstelling bij het verkrijgen van slots in een schaarse markt is een waardevolle opportuniteit om maximaal op in te tekenen.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 41.

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?**

Zoals in vraag 41 is aangegeven is naar verwachting niet alleen Transavia geïnteresseerd.

48

**Op welke manier kunnen vliegtuigmaatschappijen die nu nog niet op Schiphol vliegen, in latere jaren meetellen als VVR-overlopers van Schiphol naar Lelystad?**

Indien luchtvaartmaatschappijen historische slots op Schiphol verkrijgen via nieuw uit te geven slots of via een uitwisseling/overname van een andere luchtvaartmaatschappij. De historische punt-tot-punt slots kunnen vervolgens worden ingezet voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot kan overgedragen worden waardoor prioriteit kan worden verkregen bij de slotuitgifte op Lelystad Airport.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 41.

50

**Wat is een «informal compensation» zoals bedoeld bovenaan pagina 36?**

In Nederland bestaat geen formele slothandel, waardoor luchtvaartmaatschappijen niet direct een slot kunnen verkopen aan een andere luchtvaartmaatschappij. Luchtvaartmaatschappijen mogen wel slots onderling ruilen. Het is niet uit te sluiten dat bij die ruil soms ook een informele compensatie (financieel of in andere vorm) plaats vindt. De EU Slotverordening verbiedt dit niet expliciet en de wereldwijde slotrichtlijnen bieden hier ook ruimte voor. De EC heeft in 2008 het bestaan van secundaire slothandel op een aantal overbelaste luchthavens in de EU erkend en aangegeven dat men geen maatregelen zal nemen tegen landen waar uitwisseling van slots transparant plaatsvindt.

51

**Op welke manier kan er toezicht gehouden worden op de «informal compensation» voor het inwisselen van een slot?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 50.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 39.

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?**

Tussen 10.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen is dezelfde rationale van toepassing als bij de eerste 10.000 vliegtuigbewegingen. Dit betekent dat ook voor dit aantal slots geldt dat de verwachting is dat 2 tot 4 luchtvaartmaatschappijen niet op basis van de VVR interesse hebben in Lelystad

Airport en hiermee komt ook hier de autonome groei tussen de 10 en 20% te liggen.

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?**

De combinatie van blijvende schaarste op Schiphol, gebleken aantrekkelijkheid van Lelystad Airport in de eerste jaren en voldoende absorptievermogen van luchtvaartmaatschappijen die zich beroepen op de VVR zijn ook hier de te verwachten aannames (Zie pagina 45 onderaan, 1a en 1b en 2a en 2b).

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?**

Indien er geen schaarste zou zijn op Schiphol, zou de groei zich concentreren op Schiphol. In dat geval zou Lelystad Airport op basis van de geschetste logica niet duurzaam tot ontwikkeling komen, ook niet met prijsvechters.

56

**Hoe komt u van 5–35% naar 10–20%? Op welke grond is dit en welke veronderstelde waarschijnlijkheidsverdeling ligt daaraan ten grondslag?**

Het verschil wordt verklaard door het aantal luchtvaartmaatschappijen dat slots aanvraagt op Lelystad Airport zonder gebruik te maken van de VVR. In de range van 5 tot 35% gaat dit om 1 tot 7 luchtvaartmaatschappijen. Dit betreft een theoretische mogelijkheid (zie Exhibit 26). Dit is aangescherpt naar 2 tot 4 luchtvaartmaatschappijen in de praktijk in de range van 10 tot 20%. De onderbouwing hiervoor is tweeledig:

1. Een onderzoek naar vergelijkbare luchthavens in Europa laat zien dat gemiddeld 2 tot 5 luchtvaartmaatschappijen op een secundaire luchthaven opereren (inclusief 1 a 2 luchtvaartmaatschappijen die op Lelystad Airport gaan opereren door toepassing van de VVR);
2. Het aantal beschikbare slots op Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen die op Lelystad Airport gaan opereren zonder toepassing van de VVR is beperkt. Hiermee verwachten we ook dat de interesse beperkt zal zijn.

57

**Op welke criteria zal de Europese Commissie de VVR evalueren en hoe?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 22.

58

**Is er met de Europese Commissie gesproken over het doorzetten van de VVR na 25.000 vliegbewegingen?**

Ja.

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?**

Om het ontwikkelen van nieuwe routes mogelijk te blijven maken, is het luchtvaartmaatschappijen toegestaan om aan te tonen dat een vlucht naar een bestemming die nog niet op de transferlijst staat, toch als een transfervlucht kan worden aangemerkt. Dit gebeurt door middel van een onderbouwde aanvraag bij het ministerie. Op bestaande routes worden vluchten naar bestemmingen met een gemiddeld transferpercentage vanaf 10% en meer dan tien vluchten per jaar aangemerkt als transferbestemming.

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?**

Zoals elke reisorganisatie kunnen luchtvaartmaatschappijen reizigers meerdere modaliteiten aanbieden bij het organiseren van bepaalde reizen. In beginsel is het daarbij mogelijk een bepaalde vlucht te combineren met een reis per trein en dus een deel van de reisafstand op andere wijze dan per vliegtuig af te leggen.

Het deel van de reis dat per alternatieve reismodaliteit wordt afgelegd kan echter niet worden aangemerkt als vlucht per luchtvaartuig en geldt niet als grondslag voor de berekening van een transfervlucht. Het begrip transfervlucht zoals bedoeld in het beoogde pakket VVR-regelgeving ziet namelijk uitsluitend op een reis per luchtvaartuig. Het is om meerdere redenen niet mogelijk de treinreis van een passagier van bijvoorbeeld Brussel naar Schiphol gelijk te stellen aan een vlucht die per luchtvaartuig wordt afgelegd. Belangrijk is met name dat op het terrein van luchtvaartpolitiek en meer in het bijzonder in het kader van luchtvervoerovereenkomsten waarbij internationaal luchtverkeersrechten worden vastgelegd uitsluitend luchtverbindingen als vluchten gelden.

61

**Sluit de VVR, zoals die er nu ligt, autonome groei uit op Lelystad Airport?**

Op basis van de analyse van m<sup>3</sup> sluit de VVR autonome groei op Lelystad Airport voor 80 tot 90% uit.

62

**Hoe is de procedure van instemming in de Europese instellingen precies verlopen?**

Op 25 maart 2019 is de VVR op grond van artikel 19 lid 3 van EU Verordening 1008/2008 genotificeerd bij de EC. De EC heeft de daarvoor geëigende procedure gevolgd bestaande uit een marktconsultatie, een interservice consultatie en een consultatie van de EU-lidstaten. Het besluit werd genomen door het College van EU-commissarissen waarover Nederland op 24 september 2019 is bericht door de EC en waarover ik uw Kamer op 25 september 2019 heb geïnformeerd<sup>12</sup>.

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?**

De EC heeft Nederland niet geïnformeerd welke landen hebben gereageerd op de VVR.

64

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 684

**Hoeveel autonome groei wordt er verwacht op Lelystad Airport als er naar een periode van tien jaar wordt gekeken?**

Het aantal vliegtuigbewegingen – tot 25.000 – is als reikwijdte voor de analyse aan m<sup>3</sup> meegegeven om te onderzoeken en niet de periode. Dit is derhalve niet onderzocht.

65

**Hoe kan autonome groei zoveel mogelijk worden beperkt op Lelystad Airport?**

In aanvulling op de beantwoording van vraag 2 en vraag 6, is Schiphol Group gevraagd middels een gerichte marktbenadering en aantrekkelijke faciliteiten te zorgen dat Lelystad Airport zich actief richt op het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die op Lelystad Airport vakantievluchten willen aanbieden, zodat luchtvaartmaatschappijen zich op Schiphol kunnen richten op hubgebonden vluchten. Zo zijn alle faciliteiten van Lelystad Airport, van parkeergelegenheid en landzijdige bereikbaarheid tot de inrichting van de terminal, gericht op dit type vluchten.

66

**Welke invloed hebben de luchthavenheffingen op de autonome groei van Lelystad Airport?**

Het aandeel autonome groei wordt primair beïnvloed door marktschaarste. Heffingen kunnen daarnaast een rol spelen in de interesse van luchtvaartmaatschappijen om vluchten te verplaatsen naar 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?**

Bij een dergelijke jaarlijkse – theoretische – groei is nog minimaal 4 jaar (40.000 bewegingen «unmet demand», zie pagina 26) sprake van aanhoudende marktschaarste op basis van de huidige niet geaccommodeerde marktvrage.

68

**Wanneer en wat is het «break even»-punt om investeringen en operationele kosten van Lelystad Airport terug te verdienen?**

Het ondernemingsplan van Lelystad Airport<sup>13</sup> voorziet, uitgaande van het basisscenario voor marktontwikkeling een positieve exploitatie vanaf 2028, bij ongeveer 16.000 vliegtuigbewegingen en 2,4 miljoen passagiers per jaar. In dit scenario wordt in 2033 het aantal van 25.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer bereikt en zijn de benodigde investeringen en aanloopverliezen rond 2035 terugverdiend. Ik merk daarbij op dat het ondernemingsplan uitging van opening van de luchthaven voor handelsverkeer in 2018, waarmee deze ontwikkeling in de tijd opgeschoven is.

69

**In hoeverre is Lelystad Airport afhankelijk van parkeerinkomsten op Lelystad Airport en wat is daarvan de impact op de uiteindelijk ticketprijs?**

Een luchthaven heeft verschillende bronnen van inkomsten (havengelden en overige inkomsten waaronder uit parkeren). De ticketprijzen worden vastgesteld door de luchtvaartmaatschappijen en hebben geen relatie met parkeertarieven.

---

<sup>13</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 193

70

**Wat stimuleert de passagiersvraag op Lelystad Airport?**

De passagiersvraag op Lelystad Airport wordt onder meer gestimuleerd door het aanbod van vluchten naar aantrekkelijke bestemmingen tegen aantrekkelijke tarieven bij een concurrerend luchthavenaanbod.

71

**Welke factoren zorgen voor autonome groei?**

De verdeelcriteria in de EU Slotverordening waaronder het criterium dat een nieuwe toetreder aanspraak kan maken op maximaal 5% van de beschikbare slots op een dag en de interesse van luchtvaartmaatschappijen om historische punt-tot-punt slots op Schiphol zelf in te zetten voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot over te dragen om zo met voorrang slots op Lelystad Airport te verwerven zijn factoren die voor autonome groei kunnen zorgen.

72

**Welke invloed heeft de ticketprijs op autonome groei van Lelystad Airport?**

Het aandeel autonome groei wordt primair beïnvloed door marktschaarste. De ticketprijs kan daarnaast een rol spelen in de interesse van luchtvaartmaatschappijen om vluchten te verplaatsen naar Lelystad Airport.

73

**Wat is de groeipotentie van Groningen/Eelde Airport?**

De ruimte voor groei op Groningen Airport Eelde wordt bepaald door de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten die zijn opgenomen in de Omzettingsregeling Luchthaven Eelde. Uit de meest recente handhavingsrapportage over gebruiksjaar 2018–2019 blijkt dat er binnen de grenswaarden nog groeiruimte aanwezig is. Volgens de luchthaven is er binnen de huidige omzettingsregeling ruimte voor ca. 7.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer. De exacte omvang in termen van aantallen vliegtuigbewegingen is echter niet eenduidig vast te stellen omdat deze samenhangt met factoren als het tijdstip van afhandeling en het type toestel. Daarnaast staat op Eelde ook een traumahelikopter gestationeerd en worden er ook lesvluchten afgehandeld. Meer of minder vluchten met dit overige verkeer betekent meer of minder ruimte voor de afhandeling van groot commercieel binnen de vastgelegde grenswaarden.

74

**Welke factoren, inclusief beleidsinstrumenten van het ministerie, zijn bepalend voor de passagiersgroei tot 2030?**

De passagiersontwikkeling op de langere termijn wordt in belangrijke mate gedreven door internationale ontwikkelingen en door de grenzen die beleidsmatig worden opgelegd. De in 2019 geactualiseerde luchtvaartprognoses, zoals beschreven in het rapport «Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses»<sup>14</sup>, zijn in lijn met de twee door het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gehanteerde scenario's (Hoog en Laag) in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) uit 2015. Daarbij gaat het om veronderstellingen over de ontwikkeling van de bevolking, het gemiddelde inkomen, de internationale handel en ticketprijzen. Daarnaast is rekening gehouden met capaciteitsrestricties op Schiphol en de regionale luchthavens, waarbij het gaat om toekomstige capaciteitsruimte en met de ontwikkeling van vliegtuigtechnologie en vlootontwikkeling. Voor meer details hierover verwijs ik naar bovengenoemd rapport uit 2019.

<sup>14</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 581

75

**Zorgt een groei van Groningen/Eelde Airport voor minder groei van Lelystad Airport?**

Lelystad Airport moet de rol van overloopvluchthaven gaan vervullen voor Schiphol. De verwachting is dat de vraag op Schiphol en Lelystad Airport groter is dan de beschikbare capaciteit. Zoals blijkt uit de antwoorden op vraag 73 en 74 is de ruimte op Groningen Airport Eelde in termen van aantallen vliegtuigbewegingen beperkt. De verwachting is dan ook dat de impact van een eventuele groei van Eelde op de groei van Lelystad Airport beperkt is.

76

**Worden de luchtverkeersleidingskosten voor Lelystad Airport door Schiphol gedekt of door de rijksoverheid?**

Zoals ik uw Kamer op 17 oktober 2019 heb aangegeven, naar aanleiding van een vraag van het lid Kröger bij de begrotingsbehandeling 2020 (Bijlage bij Handelingen II 2019/20, nr. 14, item 9), worden de door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gemaakte kosten ten behoeve van de inregelperiode gedekt vanuit een financiële reservering binnen de LVNL organisatie die inzetbaar is voor specifieke projecten op het gebied van luchtverkeersleiding. Zodra er duidelijkheid is over de openingsdatum van de luchthaven voor handelsverkeer, zal ik besluiten over het moment waarop de kosten voor luchtverkeersdienstverlening in rekening zullen worden gebracht bij de gebruikers.

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?**

De kosten die op pagina 22 van het rapport worden besproken in relatie tot de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport ten opzichte van Schiphol hebben alleen betrekking op luchthavenkosten, niet op luchtverkeersleidingskosten. Zodra de kosten voor luchtverkeersdienstverlening na openstelling voor handelsverkeer in rekening worden gebracht bij de gebruikers (zie antwoord op vraag 76), zal op Lelystad hetzelfde tarief voor luchtverkeersleiding van toepassing zijn als op Schiphol.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

79

**Is het mogelijk dat Lelystad Airport sneller zal groeien dan geraamd in het businessplan van Lelystad Airport? Hoe groot is die kans?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

80

**Wat wordt bedoeld met de zinsnede «Gradual capacity growth at Lelystad Airport after 2023 has no legal basis»?**

Op grond van het Luchthavenbesluit kan Lelystad in beginsel groeien tot 45.000 slots. Het ingroeipad voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (na de luchtruimherziening) is afhankelijk van de marktvrage en niet vooraf vastgelegd.



81

**Waarop is het groeipad van Lelystad Airport, zoals geschetst in het businessplan Lelystad Airport, gebaseerd?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

83

**Kan gegarandeerd worden dat de groei van Lelystad Airport niet sneller geschiedt dan zoals geschetst in het businessplan voor Lelystad Airport?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

84

**Is het mogelijk dat het maximum van 45.000 vliegbewegingen na 2023 veel sneller wordt bereikt dan in het businessplan Lelystad Airport aangegeven?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 31.

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?**

De verwachting is dat er voldoende vraag naar luchtvaart is en dat de voorziene middellange termijn ontwikkeling op Schiphol dusdanig beperkt is dat er voldoende vraag naar slots op Lelystad Airport zal blijven. Door middel van de VVR wordt maximaal ingezet om de verdeling van schaarse slots op beide luchthavens 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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 41.

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?**

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 19 is het mijn inzet om Lelystad Airport zo snel als mogelijk te openen voor handelsverkeer. Het ligt in de rede om openstelling te realiseren bij de start van een (winter/zomer) dienstregelingsperiode zodat luchtvaartmaatschappijen hiermee rekening kunnen houden bij de verkoop van tickets/pakketreizen.

88

**Welke luchtvaartmaatschappijen zullen gebruikmaken van de VVR in het meest waarschijnlijke scenario en hoelang zal deze trend zich blijven voortzetten?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 41.

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?**

Voor zover mij bekend zijn er geen onderzoeken waarin de economische en maatschappelijke bijdrage voor dit specifieke voorbeeld berekend is. In het rapport «Economisch belang marktsegmenten Schiphol» van SEO uit 2017 is wel de welvaartsbijdrage van het segment «low cost carriers» ten opzichte van «netwerkmaatschappijen» geschat. Deze schattingen zijn: € 1 miljard door low cost carriers en € 3,5 miljard door netwerkmaatschappijen in 2016. Deze analyse heeft echter alleen betrekking op Schiphol en is niet simpelweg te vertalen naar een mogelijke bijdrage van low cost carriers op Lelystad Airport. De schattingen zijn immers afhankelijk van de specifieke bestemmingen waarop wordt gevlogen en de concurrentie die op de routes aanwezig is.

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?**

Er zal naar verwachting geen sprake zijn van 50% autonome groei en 50% verplaatsing van verkeer afkomstig van Schiphol. Er zal naar verwachting – ook in het eerste jaar – sprake zijn van 80 tot 90% verplaatsing van verkeer afkomstig van Schiphol.

91

**Als de vraag om verplaatsing naar Lelystad Airport via de VVR tegenvalt, zal de tegenvallende overplaatsing dan aangevuld worden met autonome groei?**

Onder de werking van de VVR zal een slotaanvraag op Lelystad Airport, bij gelijke prioritering onder de criteria van de EU Slotverordening, met voorrang worden toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die een historisch punt-tot-punt slot op Schiphol zelf gaan inzetten voor een vlucht naar een transferbestemming of een dergelijk slot overdragen.

Op basis van de analyse van m<sup>3</sup> is het niet waarschijnlijk dat, vanwege de structureel verwachte hoge schaarste, een dergelijke omzetting of overdracht niet zal plaatsvinden. Mocht dit scenario zich toch voordoen dan zullen bij de toekenning van capaciteit op Lelystad Airport de primaire verdeelcriteria uit de EU Slotverordening worden gevolgd.

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?**

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 39.