

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Water over **het Adviesrapport en beleidsregel slotreductie van ACNL (Kamerstuk 29 665, nr. 458)**.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Nr	Vraag
1	Waarom heeft de slotcoördinator niet gekeken naar manieren waarop eventuele reducties in hun effect proportioneel zijn richting vrachtluchten?
2	Wat is er bekend over de brede economische en maatschappelijke waarde van vrachtluchten, in relatie tot het aantal slots dat deze diensten jaarlijks vullen?
3	Hoe verhoudt zich het advies van de slotcoördinator uit 2021, dat «maatwerk bij het realiseren van de reductie van belang is omdat voor sommige diensten het verplaatsen van nachtluchten naar de dag vrijwel onmogelijk is», zich met voorliggend advies over de slotreductie – waarin geen maatwerk wordt voorgesteld?
4	Hoe is het historisch behoud van slots van luchtvaartmaatschappijen die slots inleveren in deze beleidsregel geborgd?
5	Als de slots bevroren worden, hoe wordt geregeld dat je in het volgende seizoen als luchtvaartmaatschappij weer recht krijgt op deze slots?
6	En hoe verhoudt zich dat tot de Europese slotverordening waar 50% van deze slots aan nieuwe toetreders toegewezen moet worden?
7	Hoe worden tegenmaatregelen van buitenlandse overheden op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vermeden?
8	Welke tegenmaatregelen zouden buitenlandse overheden kunnen nemen tegen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?
9	Wat is de juridische haalbaarheid van deze beleidsregel als je kijkt naar de Europese slotregelgeving en IATA-slotrichtlijnen (International Air Transport Association)?
10	Wanneer wordt de praktische uitwerking van de variant onderzocht waarbij de reductie wordt gestart halverwege het gebruiksjaar?
11	Hoe wordt er omgegaan met de situatie dat er weinig tot geen ervaring is met het doorlopen van de processtappen?
12	Worden er tussenevaluaties ingebouwd tussen de verschillende processtappen? Zo ja, welke?
13	Waarom wordt de nieuwe limiet gesteld voor 5 jaar?
14	Welke onderbouwing ligt er voor het te stellen van de limiet op 5 jaar?
15	Is er overwogen om de limiet op 3 jaar te stellen? Zo ja, waarom is dit niet geïmplementeerd? Zo nee, waarom niet?
16	Kan u aangeven waar het verschil zit tussen het nu voorgestelde systeem en het systeem dat het meest batig is aan de belangen van Nederland (maximale connectiviteit bij minimale overlast en milieu-impact)? Is dit het beste systeem of het beste systeem binnen de nu geldende regels? En waar zit het verschil?
17	Is het door de Airport Coordination Netherlands (ACNL) opgestelde systeem geschikt om te komen tot de nodige krimp? Leidt het ertoe dat de meest noodzakelijke verbindingen kunnen blijven bestaan, ten koste van de voor Nederland minst belangrijke verbindingen?
18	Is het systeem van slotallocatie ontworpen om de belangen van de luchtvaartmaatschappijen te dienen of de belangen van de Nederlandse economie en de Nederlandse reiziger?
19	Waarom heeft u gekozen voor een proportionele slotreductie, in plaats van te kijken wat de maatschappelijke waarde of het sociale en economische belang van een route is?
20	Waarom is het belang van «gelijkheid» ook voor maatschappijen die zich niet tijdig kunnen voorbereiden op prioriteitsregels, belangrijker dan wat het doel van de prioriteitsregels beoogt? Oftewel waarom is in deze het belang van de trage en inflexibele maatschappijen, die in mindere mate het maatschappelijk belang dienen, belangrijker dan het maatschappelijk belang?

- 21 Waarom is het voorstel om vast te blijven houden aan eeuwige slots, in plaats van alle slots tijdelijk te maken en elk jaar een percentage te laten vervallen?
- 22 Hoe blijven we concurrentie en de toegang van nieuwkomers faciliteren in een scenario van (proportionele) krimp?
- 23 Bent u ervan overtuigd dat het nu voorliggende systeem, dat de nu dominante luchtvaartpartijen hebben geadviseerd, ook het beste systeem is voor Nederland? Of alleen voor die nu dominante luchtvaartpartijen?
- 24 Waarom moet Nederland een balanced approach doorlopen om krimp te realiseren, nu blijkt dat de capaciteit onverenigbaar is met de milieugrenzen, terwijl we feitelijk al alle stappen in de balanced approach hebben doorlopen om die groei naar het aantal van 500.000 reizigers te kunnen realiseren? Daarmee zijn alle alternatieven toch al een keer gewogen?
- 25 Op welke manier toetst de slotcoördinator of coördinatie parameters niet overschreden worden? (Hoe) verhoudt zich dit tot het stoppen van het anticiperend handhaven?