

## 2024Z19191

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-minister Madlener»* (ingezonden 22 november 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-minister Madlener»?<sup>1</sup>

Vraag 2

Hoe rijmt dit bericht met uw verantwoordelijkheid om in het kader van een betrouwbare overheid te fungeren als waardige gesprekspartner richting de sector?

Vraag 3

Wat is de voornaamste reden van de extra krimp op Schiphol?

Vraag 4

Wat zou een lager aantal vliegbewegingen op Schiphol betekenen voor de toekomst van Schiphol, het hubnetwerk en vliegtuigmaatschappijen?

Vraag 5

Wat is de voornaamste reden dat u eerst aankondigde dat er 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen mogelijk waren vanaf Schiphol, maar nu dreigt af te stevenen op maximaal 466.000?

Vraag 6

Hoe hebben luchtvaartmaatschappijen hierop gereageerd? Wat heeft u met deze reactie gedaan?

Vraag 7

Hoe wordt de door luchtvaartmaatschappijen toegezegde vlootvernieuwing meegenomen in de berekening over hoeveel vliegbewegingen Schiphol mag maken?

<sup>1</sup> De Telegraaf, 14 november 2024, Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-minister Madlener | Binnenland | Telegraaf.nl

Vraag 8

Waarom wordt maar een gedeelte van de in totaal toegezegde vlootvernieuwing meegenomen in de berekeningen?

Vraag 9

Bent u bereid om een groter gedeelte van de vlootvernieuwing, die mede bijdraagt aan een stillere luchtvaart, mee te nemen in de berekeningen?

Vraag 10

Is de aanname wat betreft vlootvernieuwing ook getoetst door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)? Zo nee, waarom niet? Indien dit niet het geval is, kunt u deze toetsing alsnog laten uitvoeren?

Vraag 11

Hoe wordt tariefdifferentiatie meegenomen in de berekeningen over hoeveel vliegbewegingen Schiphol mag maken?

Vraag 12

Wat doet een krimp van het maximaal aantal vliegbewegingen met het commitment van luchtvaartmaatschappijen rondom stillere en schonere luchtvaart?

Vraag 13

Wat voor gevolgen heeft de krimp van het maximaal aantal vluchten van Schiphol specifiek voor het behalen van de doelen rondom geluidsreductie, mede gelet op het feit dat dit beleid valt of staat met het commitment van luchtvaartmaatschappijen?

Vraag 14

Zijn er bij u ook signalen bekend hoe de extra krimp is ontvangen door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die veelvuldig gebruik maken van Schiphol, zoals Delta Air Lines?

Vraag 15

Kunt u inzichtelijk maken of en zo ja welke retaliatierisico's het kabinet met dit pakket verwacht?

Vraag 16

Neemt u maatregelen om potentiële retaliatie te voorkomen? Zo ja, welke?

Vraag 17

Wat betekent deze krimp voor het Nederlandse vestigingsklimaat?

Vraag 18

Heeft u zicht op hoe de Europese Commissie in het kader van de Balanced Approach procedure deze krimp van het aantal vliegbewegingen van Schiphol zal beoordelen?

Vraag 19

Moet u opnieuw aan Brussel notificeren indien u op een lager aantal vliegtuigbewegingen uitkomt dan genotificeerd (475.000 – 485.000)? Zo ja, wat betekent dit voor de tijdsplanning van proces? Zo nee, waarom niet aangezien deze beperking niet eerder genotificeerd is?

Vraag 20

Zijn er mogelijkheden te bedenken waardoor het maximaal aantal vliegbewegingen op Schiphol toch nog hoger uitkomt dan de 466.000 waar we nu op dreigen af te stevenen?

Vraag 21

Kunt u deze vragen beantwoorden voordat de definitieve berekeningen naar Brussel gestuurd worden?