

## 2018Z04615

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Schiphol laat capaciteit bewust onbenut»* (ingezonden 14 maart 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schiphol laat capaciteit bewust onbenut»?<sup>1</sup>

Vraag 2

Is het niet van de zotte dat schaarse capaciteit geannuleerd wordt, wetende dat Schiphol weinig speelruimte heeft en dat de druk op de beschikbare jaarlijkse 500.000 vliegbewegingen momenteel zeer groot is? Waarom wil Schiphol 2.000 ongebruikte slots van de winterperiode niet naar de zomer doorschuiven? Vorig jaar ging het blijkbaar mis met de drukte, maar wat is hiervan geleerd? Wat voor maatregelen zijn en kunnen er verder genomen worden om te voorkomen dat straks niet nog meer reizigers de dupe worden van het feit dat Schiphol blijkbaar zijn zaakjes niet op orde heeft?

Vraag 3

Zijn Schiphol of de mensen die het bepaald hebben, bevoegd om eigenstandig te besluiten om winterslots niet door te schuiven naar een seizoen waarin er meer vraag is? Zijn ze hiertoe ook wettelijk bevoegd? Wie precies namen dit besluit? Wie zijn vooraf hierover geconsulteerd? Als er geen consultatie met belanghebbenden plaatsvond, is dat dan niet vreemd? Hoe beoordeelt u de handelwijze van Schiphol in dezen? Is die juist en correct?

Vraag 4

Is die proportioneel en evenredig? Zo ja, graag een toelichting. Indien u twijfels heeft, hoor ik dit ook graag. Wat kunt of gaat u eraan doen? Zijn er rechtszaken of procedures te verwachten van gedupeerden die dit besluit aanvechten? Welke mogelijkheden hebben zij hiervoor?

Vraag 5

Welke rol speelt de slotcoördinatie in dezen? Is het argument van drukte in de vertrekhal of bij de check-in een legitieme reden om slots te annuleren? Welke veiligheidsrisico's zijn hier van toepassing geweest? Indien er geen

<sup>1</sup> Website BNR Nieuwsradio, 28 februari 2018 (<https://www.bnr.nl/nieuws/politiek/10340382/schiphol-laat-capaciteit-bewust-onbenut>).

veiligheidsredenen zijn, in hoeverre houdt dit besluit dan nog stand? Als de problemen aan de voorkant van de luchthaven, bij de check-in en security-gates zitten, waarom wordt dan aan de achterkant, op het platform en bij de vliegtuigen, ingegrepen? Is het niet logischer om knelpunten op te lossen daar waar ze plaatsvinden?

Vraag 6

Als Schiphol drukte in het zomerseizoen of meivakantie nu al ziet aankomen, waarom neemt Schiphol dan niet nu al de passende en bijbehorende maatregelen om hierop te anticiperen in plaats van enkele touroperators en luchtvaartmaatschappijen en daarmee de reizigers te duperen? Waren de problemen in de vertrekhallen met lange wachtrijen vorig jaar ook van toepassing op de vertrekhal waar Corendon, EasyJet en TUI hun reizigers lieten inchecken?

Vraag 7

Als de problemen een andere vertrekhal betroffen, waarom worden deze operators dan nu beperkt en niet degenen waar de drukte daadwerkelijk was? Is dat niet krom? Welke toelichtingen hebben de partijen van Schiphol gekregen en kan de Kamer deze argumenten ook inzien?

Vraag 8

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de technische briefing over slotcoördinatie op 29 maart 2018?