



Paar punten nog bespreken  
(16-45)

Verder aflezen

29/9

Aan  
Van

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**

29 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/227040

**Beslistermijn**

30-09-2022

**Bijlage(n)**

2

# nota

Beantwoording Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief  
Schiphol

## Aanleiding

Op 2 september jl. heeft de Tweede Kamer de inbreng van het schriftelijk overleg over de brief Hoofdlijnen Schiphol (Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432) toegezonden, ter voorbereiding op het commissiedebat luchtvaart van 6 oktober a.s.

## Geadviseerd besluit

In te stemmen met verzending van de beantwoording van het schriftelijk overleg aan de Tweede Kamer.

## Toelichting

De eerder door u gemaakte opmerkingen zijn verwerkt in de tekst (geel gearceerd). Daarnaast is hieronder een korte toelichting opgenomen met betrekking op enkele door u gemaakte opmerkingen.

- Onder ad hoc vluchten, zoals charters, vallen ongeplande vluchten die niet volgens een normale dienstregeling vliegen en die niet al een half jaar van tevoren boekbaar zijn (bijv. vluchten voor een voetbalwedstrijd). Het aandeel charters is erg afgenomen. In de volksmond worden ook luchtvaartmaatschappijen als TUI en Corendon gezien als charters, dit is echter onterecht gezien de stabiele operatie.
- Ontwikkeling elektrisch vliegen: de verwachting is geen grootschalige toename van elektrisch vliegen in de komende vijf jaar. Daarnaast is de beslissing voor 440.000 vliegtuigbewegingen genomen zonder voorbehoud op de ontwikkelingen elektrisch vliegen.
- Beleidskader netwerkkwaliteit: Het kader zal vooral een monitor zijn, gericht op de vraag: hoe ontwikkelt de internationale bereikbaarheid zich in Nederland als we kijken naar de bestemmingen en frequenties die op Schiphol en de regionale luchthavens worden aangeboden. De monitor kan de ontwikkeling van het netwerk in beeld brengen, inclusief de effecten van onder meer toenemende schaarste en ticketbelasting. De uitkomsten van deze monitoring kunnen aanleiding zijn voor aanpassing van beleid. Op het niveau van bestemmingen en frequenties kunnen we nu nog helemaal niet sturen. De inzet van het kabinet bij de wijziging van de slotverordening is om meer mogelijkheden te creëren voor nationale sturing, maar de uitkomst van de wijziging is onzeker. Als er sturing mogelijk is dan kan de monitor dienen als basis.

- Luchtvracht: bij de herziening van de EU slotverordening zal Nederland inzetten op meer nationale beleidsruimte voor sturing, o.a. op netwerkkwaliteit en het behoud van een gezonde en robuuste vrachtsector.
- Onderzoek effecten geluidbelasting en hinder volumescenario's in de nacht: dit heeft naast samenhang met de Programmatische Aanpak geluid, ook samenhang met de effecten van vermindering naar 440.000 vliegtuigbewegingen.
- Nieuwe tijdlijn voor de effectenstudie en de besluitvorming over het CO<sub>2</sub>-plafond: vanwege het besluit van 24 juni jl. is een additionele studie uitgezet naar de interactie tussen dit besluit en het CO<sub>2</sub>-plafond. Zoals met u besproken kondigt u in de beantwoording aan dat u ernaar streeft de effectenstudie, vervolgstudie en de juridische beoordeling daarop kort na de jaarwisseling naar de kamer te sturen. Het kabinetsbesluit over de invoering en vormgeving van het CO<sub>2</sub>-plafond volgt dan later in Q1 2023.
- Opdrachtschrijvingen PwC, SEO, CE Delft, RHDHV: in het schriftelijk overleg wordt u verzocht de opdrachtschrijvingen aan bovengenoemde partijen openbaar te maken. De rapporten zelf zijn reeds openbaar gemaakt als bijlage bij de Hoofdpijnenbrief.

**Datum**

29 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/227040

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.