

Vergaderjaar 2022–2023

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 447**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2022

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (hierna: commissie) van 19 oktober jl. is gesproken over de technische briefing door de Nederlandse slotcoördinator (ACNL) van 13 oktober jl. De commissie heeft gevraagd om een schriftelijke reactie op de inbreng van de slotcoördinator tijdens deze briefing en hierbij in het bijzonder in te gaan op de opmerking dat het kabinetsbesluit om het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen naar 440.000 niet past binnen de Europese slotregels. De commissie heeft ook een toelichting gevraagd op mijn inbreng tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jl. (Kamerstuk 29 665, nr. 444) over het kabinetsbesluit en de vrachtpool in relatie tot de Europese slotregels.

De inhoud van de technische briefing van de managing director van ACNL, de heer Hugo Thomassen en de toelichting die hij daar gegeven heeft herken en deel ik. De heer Thomassen heeft tijdens de technische briefing onder meer aangegeven dat de huidige EU Slotverordening 95/93 (verder: slotverordening) geen duidelijkheid geeft hoe te handelen in een situatie van afname van de beschikbare capaciteit. Dat komt omdat de huidige slotregels zijn gericht op een situatie van groei van de beschikbare capaciteit. ACNL pleit er dan ook voor om in de slotregels duidelijkheid te geven voor situaties van stabilisatie en reductie van de beschikbare capaciteit, vooral als niet alle slots met een historisch recht binnen de gedeclareerde capaciteit passen. ACNL is op mijn verzoek bezig om daar een methodiek voor te ontwikkelen. Het is belangrijk dat er helderheid komt, zodat slotcoördinatoren weten hoe te handelen in situaties van stabilisatie en afname van de beschikbare capaciteit. Daar zal Nederland zich voor inzetten bij de geplande herziening van de slotverordening.

Tijdens het Commissiedebat heb ik toegelicht dat de Nederlandse slotcoördinator is gevraagd om in het kader van de verankering van het kabinetsbesluit een reductiemethodiek te ontwikkelen, dat ACNL daar nu

aan werkt en we de uitkomsten afwachten. Ik heb aangegeven dat verwacht wordt dat de reductiemethodiek waar ACNL mee zal komen, aansluit bij de basisbeginselen uit de slotverordening (neutraal, transparant en non-discriminatoir). De heer Thomassen heeft dezelfde basisbeginselen toegelicht tijdens de technische briefing en aangegeven dat deze centraal staan in het handelen van ACNL.

Ten aanzien van de vrachtpool heb ik tijdens het Commissiedebat toegelicht dat het creëren van een aparte vrachtpool onder de huidige slotverordening juridisch niet mogelijk is. De heer Thomassen heeft tijdens de technische briefing toegelicht dat ACNL niet verantwoordelijk is voor het vaststellen van de beschikbare capaciteit, en daarmee dus ook niet verantwoordelijk is voor het vaststellen van de vrachtpool. Hij heeft aangegeven dat hij problemen voorziet in de uitvoering als een vrachtpool zou worden opgenomen in de capaciteitsdeclaratie, omdat een vrachtpool niet in lijn is met de spelregels zoals opgenomen in de slotverordening. Daarmee is een vrachtpool, in de vorm van een reservering in de capaciteitsdeclaratie, voor ACNL op dit moment niet uitvoerbaar. Dat laat onverlet dat het belang van vrachtvluchten mijn aandacht heeft en Nederland zich daarvoor zal inzetten bij de herziening van de slotverordening.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers