

Vergaderjaar 2004–2005

**27 603**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol**

**B**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 26 oktober 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 7 juli 2004 de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een aantal opmerkingen en vragen voorgelegd inzake de door haar voorgestelde uitvoering van de motie-Baarda.

De staatssecretaris heeft daarop bij brief van 27 augustus 2004 geantwoord.

De commissie brengt hierbij verslag uit van het aldus gevoerde schriftelijke overleg.

De griffier van de commissie,  
Nieuwenhuizen

<sup>1</sup> Samenstelling: Werner (CDA), Van den Berg (SGP), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema (VVD), Van der Lans (GL), (voorzitter), Walsma (CDA), Pormes (GL), Ten Hoeve (OSF), De Graaf (VVD), Eigeman (PvdA), Sylvester (PvdA), Schouw (D66) en Van Raak (SP).

## **BRIEF AAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Den Haag, 7 juli 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer heeft zich de afgelopen weken beraden over uw verzoek tijdens de begrotingsbehandeling van 20 april jl. gedaan om met opmerkingen en aanvullingen te komen op de door u voorgestelde uitvoering van de motie-Baarda. De commissie heeft dat gebaar zeer op prijs gesteld. Een open en communicatieve werkwijze is in haar ogen cruciaal om het wantrouwen dat rondom het Schiphol-dossier gegroeid is zoveel als mogelijk is te verminderen.

Die houding proeft de commissie ook in het «Plan van Aanpak voor de evaluatie Schipholbeleid», zoals dat op 18 juni jl. is gepresenteerd. De commissie kan zich daar in grote lijnen vinden. Het Plan is ambitieus en streeft naar een zo groot mogelijke openheid en helderheid jegens alle betrokkenen. Dat is een bestuurlijke aanpak die de commissie zeer aanspreekt.

Juist met betrekking tot het Schiphol-dossier heeft het beeld over de betrouwbaarheid van de overheid de afgelopen periode onmiskenbaar schade opgelopen. Een zorgvuldige en transparante aanpak van de evaluatie van het Schipholbeleid en daarmee van de uitvoering van de motie-Baarda is de meest geëigende weg om deze schade waar mogelijk te herstellen. In dat licht moeten de navolgende vier opmerkingen van de commissie dan ook gelezen worden.

In de eerste plaats is het gegeven deze geschiedenis van cruciaal belang om onnodige misverstanden te vermijden. Zo'n misverstand ontstaat bijvoorbeeld als in de verklarende woordenlijst in bijlage 1 over de motie-Baarda te lezen staat: «Op grond van deze motie moeten de doeltreffendheid en het effect in de praktijk van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenbesluit Schiphol worden geëvalueerd» Dat is niet correct. Ten overvloede: de motie verplicht de regering te evalueren of het nieuwe stelsel in vergelijking met de PKB 1995 een gelijkwaardige bescherming biedt.

Omdat niet alleen in bijlage 1, maar ook elders in het Plan van Aanpak niet altijd is gekozen voor een precieze formulering leidt dat tot verwarring, die eigenlijk nergens voor nodig is.

Daarom zou de commissie het op prijs stellen als u er op toeziet dat bij de weergave van de motie-Baarda voor de correcte beschrijving wordt gekozen.

In de tweede plaats is de commissie uit gesprekken met betrokkenen, zowel uit de sfeer van de verschillende bewonersplatforms als uit de sfeer van het CROS, gebleken dat er bij velen reeds bij voorbaat scepsis heerst over de uitkomst van de evaluatie. Vooral van de zijde van de bewoners uit zich dat doordat zij tot in detail commentaar leveren op de opzet van de evaluatie. De brief van de Stichting Platform Leefmilieu Schiphol, d.d. 23 juni, kan hier als voorbeeld dienen. Juist omdat de opmerkingen zo concreet zijn, moet het – zo meent de commissie – mogelijk zijn om helderheid te krijgen over de vraag of deze kritiekpunten al dan niet terecht zijn. Zoveel als redelijkerwijs mogelijk is moet immers worden voorkomen dat de evaluatie al bij voorbaat door betrokkenen wordt gediskwalificeerd.

Het is de commissie in de derde plaats opgevallen, dat er een moeilijk te overbruggen kloof bestaat tussen de objectieve logica die ten grondslag ligt aan de evaluatie (en de berekeningen die daarbinnen plaats vinden)

en de subjectieve logica die bepalend is voor de ervaring van vooral de geluidsoverlast. De mogelijke «objectieve» slotsom van een evaluatie, dat de groei van Schiphol zich *per saldo* binnen de milieunormen heeft afgespeeld, zal daarom snel op gespannen voet staan met de «subjectieve» ervaring dat er op tal van *afzonderlijke* locaties meer hinder is opgetreden. Dit verschil ziet de commissie als de politieke achillespees van de komende evaluatie. De hoop dat een feitelijk-rekenkundige evaluatie de onrust in de regio zal verminderen, zou daardoor wel eens ijdel kunnen zijn. Het komt de commissie voor dat aparte bezinning op deze problematiek wenselijk is.

Het bovenstaande onderstreept nog eens de noodzaak – en daarmee komt de commissie op haar vierde punt – dat de evaluatie van het Schiphol-beleid en de uitvoering van de motie-Baarda door een onafhankelijke instantie zal worden verzorgd. Tijdens het begrotingsdebat op 20 april jl. heeft u daar terecht al op gewezen.

In dat kader pleit de commissie voor een onafhankelijke instantie/commissie, die op korte termijn zal moeten worden samengesteld, zodat zij in dit complexe proces een strenge regie zal kunnen voeren. Daarbij zal deze onafhankelijke commissie – in personele en/of inhoudelijke zin – gebruik moeten kunnen maken van de expertise zoals die bijvoorbeeld in de commissie-Eversdijk is opgebouwd. Aan te bevelen is bovendien om de commissie tevens om advies te vragen over de eerder omschreven discrepantie tussen «objectief» rekenen en «subjectief» ervaren.

Tot slot wil de commissie nogmaals haar erkentelijkheid uitspreken voor uw uitnodiging om met aanvullingen te komen op de door u gepresenteerde aanpak met betrekking tot de uitvoering van de motie-Baarda. Daardoor is zij zich weer eens ten volle bewust geworden van de praktisch-politieke complexiteit van de dubbeldoelstelling («groei binnen milieunormen») van het Schipholbeleid. De commissie spreekt de hoop uit dat de komende evaluatie, alsmede de finale uitvoering van de motie-Baarda, er toe zal leiden dat zowel de politiek als de direct betrokkenen meer handvatten zullen krijgen om de overlast in onderling overleg en op een zo flexibel mogelijke wijze tot een minimum te kunnen beperken. De commissie realiseert zich echter heel goed dat welke maatregel dan ook nooit naar ieders tevredenheid zal zijn en vanuit dat kader valt het te betreuren dat de mogelijkheid van een andere locatie voor Schiphol momenteel geheel uit het politieke vizier verdwenen is. Want men hoeft geen Nostradamus te zijn om te kunnen voorzien dat een ambitieuze luchthaven in dit buitengewoon dichtbevolkte gebied een permanente bron zal blijven van onrust en conflicten.

De griffier van de commissie,  
Nieuwenhuizen

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 augustus 2004

Met interesse heb ik uw brief gelezen waarin u ingaat op mijn verzoek tijdens de begrotingsbehandeling van 20 april 2004 om met opmerkingen en aanvullingen te komen op de door mij voorgestelde uitvoering van de motie-Baarda. Ik ben verheugd te lezen dat u zich in grote lijnen kan vinden in het plan van aanpak van de evaluatie en daarin ook de open en heldere werkwijze leest die ik in het hele traject van de evaluatie voor ogen heb. Mijn bedoeling daarmee is het wantrouwen dat rondom het Schiphol-dossier is gegroeid zo veel mogelijk te verminderen. Ik wil u danken voor uw actieve betrokkenheid en de constructieve wijze waarop u aan het proces van de evaluatie van het Schipholbeleid bijdraagt.

In het navolgende stuk ga ik puntsgewijs in op de vier opmerkingen in uw brief.

U geeft aan dat in het plan van aanpak onder andere in bijlage 1 een onjuiste formulering staat van de motie-Baarda. Inderdaad bevat het plan van aanpak hier niet de letterlijke volledige formulering van de motie. Ik stel voor deze als bijlage in het plan van aanpak op te nemen. In het plan van aanpak is getracht duidelijkheid te bieden voor de omwonenden van de luchthaven. De gelijkwaardigheid met de PKB kan niet worden ervaren omdat de in die PKB vastgestelde milieunormen voor het vijfbanenstelsel nooit in werking zijn getreden, en daarom door omwonenden niet kunnen worden vergeleken met de huidige situatie. Bovendien is het begrip gelijkwaardigheid geen eenduidig begrip, de reden waarom het is vastgelegd in de overgangsartikelen van de Schipholwet. Om geen valse verwachtingen te wekken zou ik daarom willen pleiten zo concreet mogelijk te zijn. Dat is in het plan van aanpak gepoogd. Ik wil u deze redenering graag in overweging geven. Als tweede punt wijst u op de scepsis van sommige omwonenden en vraagt om helderheid over de kritiekpunten van de zijde van omwonenden over de evaluatie. Deze helderheid zal uiteraard worden gegeven. Ik zal rechtstreeks per brief op de kritiekpunten reageren en u een afschrift zenden. Met deze duidelijkheid en met een open uitvoering van de evaluatie hoop ik de scepsis weg te kunnen nemen.

Als derde punt stelt u dat de hoop dat een feitelijk-rekenkundige evaluatie de onrust in de regio zal verminderen, ijdel zal kunnen zijn. Ik deel deze zorg. Ik zal de evaluatie niet beperken tot rekenkundige feiten en per saldo-uitkomsten, maar ook aandacht besteden aan de beleving zoals de omwonenden die lokaal ondervinden. Deze staat zoals u aangeeft ver af van de per saldo benadering die voor het algemeen belang is gekozen. Daarnaast hoop ik door een goede communicatie de onrust in de regio te verminderen.

Als vierde punt dringt u aan op een onafhankelijke uitvoering van de evaluatie. Ik ben me bewust van het belang daarvan. In het plan van aanpak staan reeds enkele voorstellen voor de borging van deze onafhankelijkheid. Op dit moment is overleg gaande met verschillende partijen over hoe deze onafhankelijkheid het best kan worden geborgd. In dit traject zullen de voorstellen die de commissie in haar brief doet, worden betrokken. Zoals ik ook in het plan van aanpak reeds heb beloofd, zullen de staatssecretaris van VROM en ik de samenstelling en de werkwijze van

een onafhankelijke partij, zodra deze is uitgewerkt, samen met het toetsingskader aan de Tweede en Eerste Kamer voorleggen.

Net als u betreur ik het dat het wegnemen van de negatieve effecten van de mainport Schiphol niet haalbaar is zolang Schiphol op haar huidige locatie in de Randstad ligt. Ik zie echter voor de korte en middellange termijn geen andere optie dan die locatie. Ik zal me daarom richten op het zoveel mogelijk beperken van de overlast die de mainport met zich meebrengt.

Ik ben blij met het vertrouwen dat u uitspreekt over de ingeslagen weg voor de evaluatie en zal alles in het werk stellen dit vertrouwen waar te maken.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus