

Vergaderjaar 2003–2004

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

29 395

Wijziging van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) in verband met de invoering van een evaluatieverplichting van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol

Nr. 62

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 februari 2004

In antwoord op de vragen van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van 5 februari 2004 inzake bovengenoemd onderwerp informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, als volgt.

Mede naar aanleiding van de recente discussie met uw Kamer over causale modellering en groepsrisico heeft de Vereniging Milieudefensie e.a. de rechter in kort geding gevraagd de Staat te veroordelen tot:

- de ontwikkeling binnen een bepaalde termijn van een statistisch-causaal model voor interne en externe veiligheid (groepsrisico) en de vastlegging in wet- en regelgeving binnen een bepaalde termijn van de uit dat model voortvloeiende norm voor het groepsrisico;
- het maandelijks schriftelijk informeren over de voortgang van een en ander.

Door de Staat is onder meer aangevoerd dat het statistisch-causaal model niet in 2005 gereed kan zijn, alsmede dat het model dat op dit moment wordt ontwikkeld primair gericht is op de interne veiligheid. Daarbij is aangegeven dat het wel indirect bruikbaar is voor de externe veiligheid (o.a. groepsrisico). Voorts is aangegeven dat standstill in 2005 ten opzichte van 1990 niet mogelijk is. Er is tenslotte op gewezen dat een voorstel tot wijziging van de desbetreffende bepalingen in de Schipholwet onlangs voor advies aan de Raad van State is voorgelegd. Bij brief van 19 januari 2004 (kamerstuk 29 395, nr. 5) heb ik de Kamer daarover ook reeds geïnformeerd.

Naar aanleiding hiervan heeft de rechter onder meer overwogen dat het wat betreft het statistisch-causaal model op zijn minst genomen zeer twijfelachtig is of de wet op dit punt nog uitvoerbaar is. Daarnaast heeft de rechter aangegeven dat van de Staat niet het onmogelijke kan worden verlangd en er daarom vanuit wordt gegaan «dat verdere ontwikkeling van het statistisch-causale model ziet op het model waaraan thans wordt

gewerkt». Mede gelet op deze overwegingen is de Staat veroordeeld «tot het met voortvarendheid doorgaan met de ontwikkeling van een statistisch-causaal model zoals dat thans reeds in ontwikkeling is». Daarnaast is de Staat veroordeeld tot het eens per kwartaal informeren van Milieudefensie e.a. over de voortgang van de ontwikkeling van het model.

Gelet op hetgeen de Staat ter zitting heeft aangevoerd komt de uitspraak niet onverwacht, maar wordt zelfs als steun aan het beleid ervaren. De uitspraak heeft derhalve geen gevolgen voor het beleid inzake het veiligheidsrisico en de relevante wetgeving met betrekking tot Schiphol. Met het beleid wordt voortgegaan op de weg die is ingeslagen als besproken eind vorig jaar met de Kamer. Aan de ontwikkeling van een causaal model wordt reeds met voortvarendheid gewerkt en die lijn wordt voortgezet. Daaraan wordt dus ook niet afgedaan door de uitspraak. Wat betreft de aan Milieudefensie e.a. te verstrekken informatie neem ik me voor de per kwartaal op te stellen voortgangsrapportage ook beschikbaar te stellen aan andere belanghebbenden. Wat betreft de Schiphol-wetgeving is – zoals hiervoor reeds aangegeven – een nota van wijziging op het recent bij u ingediende wetsvoorstel in verband met de invoering van een evaluatieverplichting van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken II 2003–2004, 29 395, nrs. 1–2) voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

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