

Vergaderjaar 2009–2010

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 155

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2010

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat om inzicht te geven in de consequenties van het controversieel verklaren van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel stuur ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, deze brief.

Op 20 augustus 2010¹ heb ik u geïnformeerd over het advies van de heer Alders ten aanzien van het experiment met het nieuwe stelsel. Dit advies betreft de uitvoering van een van de onderdelen van het eerdere Aldersadvies (d.d. 1 oktober 2008) over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020.

In het advies van 2008 is reeds afgesproken dat Schiphol zich kan ontwikkelen tot maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen binnen gelijkwaardigheid, waarvan 32 000 in de nacht en vroege ochtend. De Tweede Kamer heeft in februari 2009 brede steun uitgesproken voor het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies (dat het advies als één en ondeelbaar wordt uitgevoerd) en heeft een motie² aangenomen waarin de regering wordt verzocht om *«de implementatie voortvarend ter hand te nemen, zodat de geloofwaardigheid van en het vertrouwen in deze partijen gewaarborgd wordt en er recht wordt gedaan aan de rechtszekerheid die voor de omgeving van belang is»*.

In navolging daarvan is door alle partijen aan de Alderstafel een grote inspanning geleverd om de in het advies vastgestelde hoofdlijn van het nieuwe normen- en handhavingstelsel nader uit te werken en een experiment hiervoor voor te bereiden. Dit heeft geleid tot het huidige, breed gedragen, voorstel voor een experiment. Het doel van het stelsel is zorgen dat het vliegverkeer met zo min mogelijk hinder voor de omgeving kan worden afgehandeld en dat de luchtvaartsector de flexibiliteit heeft die nodig is om de operatie efficiënt uit te voeren met het oog op de netwerkqualiteit.

Het gaat er nu om de vormgeving van het stelsel door middel van een experiment in de praktijk te testen zodat gekeken kan worden of de

¹ 29 665, nr. 152.

² 29 665, nr. 128.

beoogde doelen met het voorgestelde stelsel ook gehaald kunnen worden. Besluitvorming is pas op basis van de evaluaties van het experiment aan de orde.

Nu aan de Tafel een akkoord is bereikt over de vormgeving van het experiment en de wil er is om het experiment op korte termijn te starten, achten partijen het van belang dit ook voort te kunnen zetten. Het betreft immers de uitvoering (door middel van een experiment) van stand beleid.

Daarbij wordt het experiment uitgevoerd binnen de huidige wet- en regelgeving (incl. handhavingspunten). Hierdoor is ook geen expliciet besluit nodig, noch van het kabinet, noch van de Tweede Kamer.

De vraag van de Vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat naar de consequenties van het eventueel controversieel verklaren van het experiment verhoudt zich moeilijk tot de eerdere motie van de Tweede Kamer (de uitvoering van het Aldersadvies voortvarend ter hand nemen). Zoals gezegd betreft het advies de uitvoering van één van de onderdelen van het Aldersadvies uit 2008 en is er een breed draagvlak voor. Het nu niet laten doorgaan van het experiment zou een actief besluit vragen aangezien de partijen het experiment in principe gewoon kunnen starten omdat het experiment in te passen is binnen de vigerende regelgeving (de grenswaarden in handhavingspunten blijven van kracht).

Zoals eerder aangegeven worden de in 2008 gemaakte afspraken door de partijen aan de Alderstafel en het kabinet, met steun van de Tweede Kamer, als één en ondeelbaar beschouwd. Het schuiven met één afspraak uit het akkoord kan daarom consequenties hebben voor een voortvarende uitvoering van andere afspraken uit het akkoord. Het gaat hierbij om afspraken waar met name de omgeving veel baat bij heeft.

Na het experiment zal op basis van evaluaties besluitvorming, met betrokkenheid van de Tweede Kamer, plaatsvinden over het al dan niet invoeren van het nieuwe normen- en handnavingsstelsel. Indien tussentijds bijstellingen of aanpassingen zouden plaatsvinden dan wordt de Kamer hierover vanzelfsprekend geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings