

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

| | |
|---|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| - | - |
| Datum | Bijlage(n) |
| 18 november 2008 | - |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| VenW/DGLM/2008-1793 | 29665 |
| Onderwerp | |
| Beantwoording kamervragen (kenmerk: 29 665) | |

Geachte voorzitter,

Hiermee doe ik u mede namens de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden toekomen op de vragen (nr. 29665) van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 5 november 2008 over het Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellangetermijn.

Antwoorden op de kamervragen

Door de leden van de fractie van de SP wordt gevraagd waarom het kabinet het advies zo snel heeft overgenomen. Bij de aanbidding van het Aldersadvies is de Tweede Kamer op korte termijn een reactie van het kabinet toegezegd. Bovendien heeft uw kamer zelf gevraagd om een snelle reactie van het kabinet, namelijk vóór het herfstreces. Het kabinet heeft geoordeeld dat het advies voldoet aan de door haar gestelde opdracht, te weten een door alle partijen aan tafel gedragen advies en een advies dat de politiek in staat stelt besluiten te nemen voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor het gebruik van de ruimte rond de luchthaven.

De krimp van de luchtvaart waaraan de leden van de fractie van de SP refereert baart mij zorgen gelet op de mogelijke risico's voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid. De krimp is echter geen reden de verdere uitwerking stil te leggen. Het

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Aldersadvies gaat over de periode tot en met 2020. Om de afspraken na te kunnen komen moet voor die tijd een groot aantal onderdelen van het advies zijn uitgewerkt. Bovendien is het niet zo dat alle afspraken uitsluitend samenhangen met de marktontwikkeling, zoals afspraken over hinderbeperkende maatregelen of verbetering van de leefomgeving. Het gaat om de balans tussen de verschillende belangen. Verder is met de uitvoering van de afspraken veelal enige jaren gemoeid, ik noem als voorbeeld de uitwerking van een nieuw normenstelsel en het proefdraaien met het nieuwe stelsel. De Alderstafel is geen commissie, zoals de leden van de fractie van de SP veronderstellen, met een eigen budget, maar een overlegtafel met een onafhankelijke voorzitter waarin verschillende partijen onderzoek hebben laten uitvoeren en gefinancierd. Deze onderzoeken boden het feitenmateriaal op basis waarvan alle delegaties zich een oordeel konden vormen. Het rijk heeft als procesregisseur de middelen beschikbaar gesteld voor de inhuur van de voorzitter. De kosten hiervoor bedragen ongeveer 100.000 euro.

Bewonersparticipatie en milieuorganisaties

In antwoord op de vragen van de leden van de fracties van de SP en GroenLinks over het draagvlak voor het Aldersadvies en de participatie van bewonersvertegenwoordigers en milieuorganisaties, wil ik nadrukkelijk een aantal zaken onderscheiden, te weten: de unanimiteit van het advies van de Alderstafel, de steun voor het advies in de omgeving en de betrokkenheid van belanghebbenden bij de nadere uitwerking van het advies.

Unanimiteit van het advies

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering zich herkent in het door hen geschetste beeld van de wijze van totstandkoming van het advies met het oog op het draagvlak bij de bewonersdelegatie.

De heer Alders heeft mij verzekerd dat het een unaniem advies van de Alderstafel betreft. Alle delegaties die aan de Alderstafel participeerden, inclusief de Bewonersdelegatie, hebben ingestemd met het uitgebrachte advies. Dat de toenmalige vertegenwoordiger namens de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) voortijdig zijn deelname aan de Alderstafel opzegde doet aan die unanimiteit niets af. Daar komt nog bij dat de VGP kenbaar heeft gemaakt dat het hier een eigenstandige actie van hun toenmalige voorzitter betrof, die niet gesteund werd door de meerderheid van de VGP.

Daarnaast wil ik benadrukken dat de bewonersdelegatie aan de Alderstafel niet alleen uit een vertegenwoordiger namens de VGP bestond, maar ook uit 2 bewonersvertegenwoordigers namens de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Deze laatste vertegenwoordigen negen clusters van circa 30 gemeenten in de directe en wijde omgeving van Schiphol. Zij zijn officieel door de gemeenten benoemd als representanten van deze bewoners.

Via de bewonersvertegenwoordigers van de CROS, die mijns inziens een representatieve vertegenwoordiging vormt, bleef de Bewonersdelegatie dus deel uitmaken van de Alderstafel. Tegen deze achtergrond heeft de heer Alders vastgesteld dat er voldoende basis was om tot een eindadvies te komen en mij daarover geïnformeerd.

Wat het verloop van het onderhandelingsproces aan de Alderstafel betreft, 'ben ik van mening dat dit zorgvuldig is geweest. Ik waardeer de integriteit en onafhankelijkheid van de heer Alders ten zeerste. De heer Alders heeft mij bovendien verzekerd steeds de mogelijkheden voor overleg en nadere toelichting op de onderdelen van het Aldersadvies aan een ieder die dat wilde, opengehouden te hebben. Ook heeft hij daar zelf een actieve bijdrage aan geleverd. Het staat eenieder vervolgens vrij om hier al of niet gebruik van te maken.

Steun voor het Aldersadvies in de omgeving

Ik wil voorop stellen dat het advies van de Alderstafel een balans heeft gevonden voor de regio Schiphol als geheel. Hoe graag ik dat ook zou willen, het is onmogelijk om enerzijds voor elke individuele woonkern in de omgeving van Schiphol te komen tot een dergelijk optimum ten aanzien van geluidbelasting en hinderbeperking en anderzijds te borgen dat Schiphol zijn belang voor de Nederlandse economie naar de toekomst kan blijven waarmaken. Niet elk individu of elke locatie kan op dat punt dus volledig tevreden gesteld worden, ook de luchtvaartsector niet. De winst voor de totale omgeving zit onder andere in de combinatie van een begrenzing van het totale verkeersvolume, de vermindering van het verkeer in de nacht en vroege ochtend, strikt preferentieel baangebruik voor met name de directe omgeving van Schiphol en zogenoemde glijvluchtnaderingen voor de wijde omgeving van Schiphol.

De leden van de fractie van de SP vragen welke bewonersplatforms hebben ingestemd met de uitkomsten van het Aldersadvies. Wat de steun voor het Aldersadvies in de omgeving betreft, heeft de heer Alders mij per brief op 4 november 2008 laten weten dat zowel een meerderheid van de CROS-bewonersvertegenwoordigers als een meerderheid van de VGP het advies steunt en dat beide hebben aangegeven bij de nadere uitwerking van het Aldersadvies betrokken te willen blijven. Het is aan die betreffende organisaties, net zoals dat ook voor de bestuurlijk vertegenwoordigers van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) geldt, om te zorgen voor betrokkenheid van hun achterban en steun bij die achterban voor het advies. Hoe die organisaties dat doen en hoeveel leden van hun achterban dat uiteindelijk betreft, is hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast hebben ook 30 dorps- en wijkraden uit de directe omgeving van Schiphol (onder andere de gemeenten Haarlem, Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude) aangegeven het advies te steunen. Gezien het feit dat deze gemeenten te maken hebben met een structureel hoge geluidbelasting, nu en in de toekomst, hecht ik grote waarde aan de steun die zij voor het advies uitspreken.

Betrokkenheid van belanghebbenden bij de nadere uitwerking

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de regering aan de heer Alders de opdracht wil geven zich in te spannen om het vertrouwen tussen de verschillende bewonersorganisaties te herstellen en een vertegenwoordiging van de verschillende stromingen aan tafel te houden. De Alderstafel komt nu – na de oplevering van het advies – in een andere fase terecht. De fase van onderhandelen is voorbij. De kaders waarbinnen de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020 zal plaatsvinden zijn aan de Alderstafel vastgesteld, door het kabinet overgenomen en wordt door een meerderheid van de

omgeving, de bestuurders (BRS) en de luchtvaartsector gesteund. Nu is het zaak om de nadere uitwerking en uitvoering van de afspraken uit het advies binnen deze contouren te realiseren. Dat is de opdracht die de Alderstafel voor het vervolg van het kabinet mee krijgt.

Zowel de bewonersvertegenwoordigers van de CROS, als de VGP, als de 30 dorps- en wijkraden hebben bij de heer Alders aangedrongen op een representatieve vertegenwoordiging van de bewoners bij de nadere uitwerking. De heer Alders heeft mij daarop toegezegd op korte termijn met de diverse vertegenwoordigers van omwonenden het gesprek aan te gaan over hun betrokkenheid in dit vervolgproces. Daarbij hanteert hij als uitgangspunt en spelregel dat partijen het Aldersadvies moeten accepteren als kader voor de nadere uitwerking. Samenwerking is namelijk niet mogelijk wanneer reeds gemaakte afspraken steeds opnieuw ter discussie worden gesteld. Daar moeten we volstrekt helder over zijn. Dat geldt ook voor het onderzoek naar alternatieven voor het nieuwe stelsel. Alternatieven worden in de verdere uitwerking meegenomen indien deze passen bij de uitgangspunten en contouren voor een nieuw stelsel zoals vastgelegd in het Aldersadvies.

Voor organisaties en individuen die niet in staat zijn deze uitgangspunten te onderschrijven, is noch de Alderstafel noch de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie de weg om hun belangen te behartigen. Het staat hen vanzelfsprekend vrij om dit te doen via door hen te kiezen wegen of momenten.

Ik hecht aan betrokkenheid van belanghebbenden, of ze nu het advies steunen of dat niet doen. Daarom zie ik als mogelijkheid dat "derde" groeperingen op geëigende momenten moeten kunnen beschikken over informatie over de nadere uitwerking en uitvoering van het advies. Mijns inziens voldoe ik hiermee aan het door de fracties van Groen Links en SP gevraagde toezegging over informatievoorziening aan belanghebbenden. Ik vind het een voorwaarde voor een volwaardig gesprek hierover met de omgeving dat kan leiden tot verdere aanscherping en aanpassingen in de uitwerking van de voorstellen, en ook tot wederzijds begrip. Ik heb de heer Alders daarom specifiek gevraagd aandacht te besteden aan de informatievoorziening naar alle belanghebbenden gedurende het proces.

De leden van GroenLinks en CU vragen of en hoe de milieuorganisaties betrokken blijven. Wat dit betreft, geldt net als voor andere organisaties met specifieke expertise zoals NLR en het Planbureau voor de Leefomgeving, dat - indien zij hiertoe bereid zijn - het proces zo zal worden ingericht dat zij de mogelijkheid krijgen hun inhoudelijke expertise in te brengen voor de nadere uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Ook hier geldt weer dat dit dient te gebeuren binnen de in het Aldersadvies vastgestelde contouren. Ter informatie kan ik u melden dat de afgelopen maanden de Stichting Natuur en Milieu de bewonersdelegatie technisch inhoudelijk ondersteund heeft bij met name de discussies over het nieuwe stelsel. In dit kader is dan ook overleg gevoerd met medewerkers van het Rijk (VROM en VenW), SNM en de bewoners.

Selectiviteit

De leden van de fractie van GroenLinks vragen welke definitie nu precies voor selectiviteit wordt gehanteerd. Ik kan mij vinden in de definitie van de Commissie Selectiviteit onder leiding van de slotcoördinator, de heer van der Zee, die in een eerder stadium op verzoek van de Alderstafel een advies over de mogelijkheden van selectiviteitsmaatregelen heeft uitgebracht. Deze luidt: "Het omvat vanuit het perspectief van de werkgroep, maatregelen die gericht zijn op het zo optimaal mogelijk benutten van de resterende capaciteit op Schiphol en maatregelen die de overlast zoveel mogelijk beperken." Het gaat dus om twee aspecten, te weten optimale capaciteitsbenutting en overlastbeperking.

Van optimale benutting is sprake wanneer de capaciteit primair wordt ingezet voor het hub- en mainportgebonden verkeer dat cruciaal is voor de netwerkkwaliteit en bereikbaarheid van Nederland. De overige luchthavens hebben een rol bij het accommoderen van het niet-hub- en mainportgebonden verkeer, zijnde het point-to-pointverkeer, dat niet afhankelijk is van transferverkeer.

Het tweede aspect van selectiviteit betreft overlastbeperking voor de omgeving. Bestaande selectiviteitsmaatregelen (die verder worden aangescherpt) in dat kader zijn bijvoorbeeld operationele beperkingen voor lawaaige zogenoemde onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen en de naar geluid gedifferentieerde luchthavengelden. Het gaat hierbij om maatregelen die bijdragen aan de lokale milieukwaliteit en dus niet om maatregelen gericht op bijvoorbeeld klimaateffecten. Daar zijn andere instrumenten voor, zoals het Emission Trading Scheme (ETS).

Bij selectiviteit gaat het dus om een samenspel van maatregelen dat er onder andere op gericht is de capaciteit op Schiphol optimaal te benutten. De leden van de fractie van de PvdA vragen de regering of zij nader kan ingaan op de vraag hoe de selectiviteit gestalte zal krijgen en of er een rangorde is van type vluchten. In het Aldersadvies wordt een leidraad aangegeven voor de prioriteitsstelling bij toenemende capaciteitschaarste. Die luidt als volgt met afnemende prioriteit:

1. hub-operatie, passagiers en vracht van het intercontinentale (ICA) en Europese hub-netwerk, inclusief full freighters op ICA bestemmingen
2. overige zakelijke ICA bestemmingen
3. overige zakelijke bestemmingen
4. vracht
5. leisure bestemmingen

Wij onderschrijven deze prioriteitsstelling uit het Aldersadvies. Door het feit dat het kabinet en vooral de luchtvaartsector het Aldersadvies heeft omarmd en gaan vastleggen in een Convenant Selectiviteit, is daarmee voldoende vastgelegd dat de ruimte op Schiphol primair wordt ingezet voor hub- en mainportgebonden verkeer. Nadere vastlegging in wet- en regelgeving is naar mijn mening niet nodig. Bij de operationalisering, waar de leden van de fractie van de PvdA naar vragen, gaat het om een samenspel van

maatregelen van verschillende partijen, zoals luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappijen en Rijksoverheid. De implementatie van maatregelen moet goed afgestemd worden, ook qua timing. In het binnenkort af te sluiten convenant worden hierover nadere afspraken gemaakt. Voorrang zal worden gegeven aan maatregelen die door de sectorpartijen zelf kunnen worden geëffectueerd. Ik zal de convenanten aan u doorzenden wanneer ze gereed zijn.

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke juridische instrumenten er zijn om selectiviteit te kunnen realiseren. In een convenant zullen de rijksoverheid en Schiphol nadere afspraken maken over de uitwerking van de selectiviteitsmaatregelen die in het advies van de Commissie Selectiviteit genoemd. Een van de mogelijke maatregelen die in dat advies worden genoemd, die Schiphol gaat uitwerken en wellicht als juridisch instrument kan worden gekwalificeerd, is een zogenaamde lokale maatregel voor de allocatie van slots. Op basis daarvan kan, binnen grenzen, bij slotsverdeling prioriteit worden gegeven aan slots voor hub- en mainportgebonden verkeer. Daarnaast zijn er diverse selectiviteitsmaatregelen waarbij het niet primair gaat om juridische instrumenten. Zoals commerciële instrumenten van de luchtvaartsector zelf, waaronder operationele maatregelen, tariefdifferentiatie en incentiveprogramma's. Ook is gericht acquisitiebeleid van de betrokken luchthavens en verder het operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van de inzet van hun vliegtuigen mogelijk. Bovendien zal de beschikbaarheid van voldoende luchthavencapaciteit en faciliteiten en goede landzijdige ontsluiting zal luchtvaartmaatschappijen een stimulans geven om vluchten te verplaatsen.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of uitplaatsing mogelijk is als een luchtvaartmaatschappij slots heeft op Schiphol en vragen hoe hierbij de positie van easyJet is. Verkeerverdelende maatregelen zijn op korte termijn moeilijk te realiseren vanwege nationale en EU-wetgeving. Dat staat los van het wel of niet hebben van slots. Belangrijker is dat binnen de EU een vrije luchtvaartmarkt bestaat die Europese maatschappijen en dus ook easyJet de vrijheid geeft om op iedere gewenste luchthaven binnen de EU te opereren, met daarbij zeer weinig mogelijkheden voor overheden om die vrijheid in te perken. Wat betreft low cost airlines als easyJet zou ik me kunnen voorstellen dat deze maatschappijen zelf, uit commerciële overwegingen, een deel van hun operatie naar een regionale luchthaven verplaatsen wanneer daar op termijn voldoende faciliteiten en aantrekkelijke luchthaventarieven worden geboden. Daarvoor zal dan wel eerst ruimte moeten worden geboden op de regionale velden, zoals in het Aldersadvies is gesteld.

Plafond aan aantal vliegbewegingen

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe de reactie van de regering inzake het maximum van 510.000 vluchten op Schiphol en het vinden van ruimte voor verplaatsing van vluchten op regionale luchthavens begrepen moet worden. De leden van de SP vragen hoe hard het is dat er 70.000 vluchten naar Eindhoven en Lelystad moeten.

Het kabinet heeft in haar reactie aangegeven te onderschrijven dat het Aldersadvies één en ondeelbaar is en dat de voorgestelde maatregelen, waaronder de volumebegrenzing op

Schiphol en het verplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens, onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Het kabinet bevestigt dan ook dat de uitkomst van de Alderstafel alleen mogelijk is, als het Rijk de mogelijkheid creëert voor verplaatsing van het niet-Schiphol gebonden verkeer naar regionale luchthavens. Het gaat dan volgens huidige inzichten van de luchtvaartsector om 70.000 bewegingen tot en met 2020. In de Luchtvaartnota zal de verdeling van bewegingen over deze luchthavens worden vastgesteld. Op basis hiervan zal verdere besluitvorming plaatsvinden via de geëigende procedures, in beginsel rekening houdend met de in de PkB's vastgestelde milieuruimte alsmede het bestuurlijk draagvlak in de regio.

De leden van de fracties van het CDA en de SP vragen wat er gebeurt als er geen ruimte is voor 70.000 bewegingen op regionale luchthavens. De leden van de fractie van de SP vragen bovendien wat er gebeurt als de regio Eindhoven dit advies afwijst. Mocht onverhoopt blijken dat de 70.000 vluchten niet geaccommodeerd kunnen worden op regionale luchthavens, dan is er sprake van een situatie waarvoor nieuwe politieke besluitvorming is vereist. De regering zal dan de discussie starten over de vraag of we bereid zijn mogelijkheden te creëren om de markt vraag in Nederland te accommoderen. Het is niet zinvol op dergelijke situaties vooruit te lopen. Belangrijker nu is om het proces in de regio's de ruimte te geven om tot een advies te komen.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen naar de wijze waarop de volumeplafonds in de wet verankerd zullen worden en of dit langs publiekrechtelijke of privaatrechtelijke weg zal plaatsvinden. Tijdens het Algemeen Overleg op 5 november j.l. hebben vrijwel alle commissieleden gepleit voor een wettelijke verankering van de volumeplafonds en ik heb dit toegezegd. Dit betekent dat deze verankering dus langs publiekrechtelijke weg zal plaatsvinden. Het wettelijke kader daarvoor is hoofdstuk 8 "De luchthaven Schiphol" van de Wet luchtvaart en het daarop gebaseerde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

Het huidige stelsel voor Schiphol in de Wet luchtvaart gaat uit van bescherming van omwonenden tegen geluidsoverlast via grenswaarden voor geluid in handhavingpunten. De Wet luchtvaart bevat geen maximum aantal vluchten en geen uitdrukkelijke bevoegdheid om een dergelijk maximum vast te stellen. De huidige wet gaat er vanuit dat niet wordt gestuurd op aantallen vluchten, maar dat een milieuruimte wordt geboden waarbinnen de sector tot een optimaal gebruik van de luchthaven kan komen. De in het huidige LVB opgenomen grenswaarden zijn gebaseerd op 480.000 vliegbewegingen, maar dit aantal is als zodanig formeel niet opgenomen in de regelgeving.

Hoewel ik in de Luchtvaartnota ook zal ingaan op de wijze waarop de volumeplafonds publiekrechtelijk kunnen worden verankerd, kan nu al wel worden gesteld dat voor het sturen op aantallen vluchten vanwege de hiervoor beschreven systeemwijziging een wijziging van de Wet luchtvaart nodig is. Een dergelijke wijziging zal over enkele jaren plaatsvinden wanneer de invoering van het nieuwe stelsel aan de orde is. De wetswijziging is het moment om de mogelijkheid te scheppen een volumeplafond in de vorm van aantallen vliegtuigbewegingen in het LVB vast leggen. Nu in de Wet luchtvaart een dergelijke bevoegdheid creëren zou wellicht juridisch mogelijk zijn, maar operationeel tot een groot probleem kunnen leiden waardoor de facto de juridische rechtssituatie uitermate

onhelder kan worden. De grenswaarden in het LVB zouden dan tegelijk met het plafond bestaan en hier ook op aangepast moeten worden. Dit betekent in feite dat de uitgangspunten van het huidige en nieuwe stelsel door elkaar lopen in de wet en de onderliggende regelgeving en nog belangrijker: ook in de operatie. Bovendien zouden er twee wetswijzigingstrajecten met aanpassing van onderliggende regelgeving in korte tijd plaatsvinden. Dat acht ik geen transparante en werkbare situatie. Gelet op het huidige volume en de verwachte tegenvallende groei de komende jaren, verwacht ik overigens niet dat het plafond van 510.000 bewegingen de komende jaren al bereikt wordt. Tot slot: oefenen doen we niet voor niets. Het nieuwe stelsel zal pas worden vastgelegd als we zeker zijn van onze zaak. Uiteraard wordt de Kamer betrokken bij de uitwerking van de wettelijke verankering.

Verplaatsing verkeer naar regionale luchthavens (Lelystad/Eindhoven)

In antwoord op vragen van de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de ontwikkeling van de regionale luchthavens naar aanleiding van het Aldersadvies, wil ik voorop stellen dat het kabinet er voor kiest om Schiphol verder te ontwikkelen als onderdeel van het wereldwijde netwerk dat belangrijk is voor de functie van de mainport Schiphol. Het kabinet heeft zich daarom voorgenomen om conform het Aldersadvies er aan te werken om deze selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol daadwerkelijk te bewerkstelligen en om tegelijkertijd te voldoen aan de marktvrage via de inzet van regionale luchthavens en zo de regionale economie te stimuleren. Daarbij denkt het kabinet in eerste instantie aan vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad. Om aan deze ambitie te voldoen onderneemt het kabinet meerdere activiteiten. Ook zou luchthaven Twente een rol van betekenis kunnen spelen. Om die reden heeft het kabinet vrijdag 14 november 2008 besloten tot het behoud van de luchthaven Twente. Welke rol de luchthaven kan spelen is de uitkomst van het totale traject voor de verdeling van de 70.000 vliegtuigbewegingen. De ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM leggen in een bij het Aldersadvies horend convenant met de luchthavenexploitant van Schiphol de wederzijdse verplichtingen vast ten aanzien van de selectieve ontwikkeling van Schiphol en de ontwikkeling van regionale luchthavens. Bij de uitvoering van dat convenant zullen partijen nadrukkelijk de marktontwikkeling volgen.

Het kabinet heeft aangegeven in de Luchtvaartnota op te willen nemen hoe het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol (volgens huidige inzichten van de sector betreft het circa 70.000 vliegtuigbewegingen tot 2020) over de regionale luchthavens wordt verdeeld. Daarbij wil ik nadrukkelijk de indruk wegnemen dat het hier, zoals de leden van de fractie van de SP stellen, om economisch onaantrekkelijke vluchten gaat. Prioritering van het verkeer op Schiphol heeft plaatsgevonden tegen de achtergrond van de functie van Schiphol als mainport. Daarvoor is het noodzakelijk een wereldwijd netwerk van bestemmingen in stand te houden. Hierbij gaat het zoals eerder gesteld in eerste instantie om hubverkeer, met een grote afhankelijkheid van transferpassagiers. Verkeer dat geen bijdrage levert aan de instandhouding of uitbreiding van dat netwerk en niet specifiek verbonden is met de ruimtelijk-economische structuur van de mainportregio, is het zogenoemde niet-mainportgebonden verkeer. Dat betekent niet dat dat verkeer geen

economische waarde heeft, alleen heeft het minder waarde voor het netwerk van Schiphol en de ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio. De werkgelegenheid in de regio – met name de regio Lelystad- is zeer gebaat bij point-to-pointverkeer.

Om tot zorgvuldige besluitvorming hierover in de Luchtvaartnota over te kunnen gaan, voert het kabinet een nadere analyse uit ten aanzien van de maatschappelijk-economische effecten van de inzet van meerdere regionale luchthavens ten behoeve van de nationale capaciteitsvraag. In aanvulling op de quick scan kosten- en batenanalyse van het Aldersadvies wordt daarbij, naast Eindhoven en Lelystad, ook gekeken naar andere Nederlandse regionale luchthavens (bijvoorbeeld Twente) en naar de internationale context. Het is de verantwoordelijkheid van het kabinet om hierover een zorgvuldige afweging te maken in aanvulling op hetgeen gesteld is in het Aldersadvies. Mocht uit de nadere analyse blijken dat, naast Eindhoven en Lelystad, ook andere luchthavens van nationale betekenis een belangrijke rol kunnen spelen, dan zal het kabinet dat in overweging nemen.

Aangezien in het Aldersadvies voorstellen zijn gedaan die de regio's Eindhoven en Lelystad raken en het kabinet dit voornemen steunt, is het nu tijd om met de regio's in nader overleg te gaan. Dat is precies wat er nu gaat gebeuren. Ik deel daarom niet de conclusie van de leden van de fractie van de SP als zou 'over de regio's worden heen gewalst'. Juist zaken als 'overlast' en 'type verkeer' zullen belangrijke gespreksonderwerpen met de regio's zijn.

Tegen de achtergrond van de ervaringen bij Schiphol, heeft het kabinet de heer Alders gevraagd verkennende gesprekken te voeren met – in eerste instantie - de regio's Eindhoven en Lelystad. De leden van de fractie van de SP vragen welke opdracht meegegeven wordt en hoeveel ruimte er is in het overleg. De leden van de fractie van de CU vragen welke samenstelling deze overleggen krijgen en of er ook natuur- en milieuorganisaties worden betrokken.

Het gaat in deze verkennende gesprekken ten eerste om een advies van de heer Alders over het proces dat nodig is om tot besluitvorming over te kunnen gaan over verdeling van de nationale capaciteitsvraag. De kabinetsreactie op het Aldersadvies vormt daarbij als voornemen van het kabinet het uitgangspunt voor deze gesprekken.

Ten tweede is de heer Alders gevraagd op basis van dit advies als onafhankelijke voorzitter ervoor te zorgen dat daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan het proces met de regio's en te verkennen onder welke voorwaarden en condities samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan de nationale capaciteitsvraag.

De heer Alders heeft zich hiertoe bereid verklaard en is gestart met de eerste verkennende gesprekken met de regio's. De overleggen zullen in een open setting en met ruimte voor de belangen van alle betrokken partijen plaatsvinden. Ik wacht zijn voorstellen voor de verdere invulling af, dan pas zal ook duidelijk worden wat dat aan middelen en inzet van de diverse partijen vraagt, hoeveel tijd het proces in beslag zal nemen en wie de participanten in dit proces zijn.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering bereid is overlegtafels te organiseren voor andere luchthavens van nationale betekenis. Mocht uit de hiervoor genoemde analyse van het kabinet blijken dat ook andere regionale luchthavens in aanmerking komen voor het faciliteren van het niet-mainport gebonden verkeer, dan zal het kabinet net als bij Eindhoven en Lelystad zorg dragen voor betrokkenheid van die betreffende regio. In welke vorm en wie daartoe het initiatief neemt zal dan nader bepaald moeten worden.

In antwoord op de vragen van de leden van de fracties van SP en GroenLinks over het huidige regionaal akkoord rond Eindhoven Airport en de daarin vastgelegde afspraken over openingstijden, is formeel gezien noch de Rijksoverheid noch Schiphol Group een partij geweest bij de vaststelling van het Regionaal Akkoord. Exploitant Eindhoven Airport N.V. heeft, samen met de andere aandeelhouders gemeente Eindhoven en Provincie Noord-Brabant, een regionaal akkoord gesloten rondom vliegveld Eindhoven.

Het is aan de partijen die dat akkoord gesloten hebben om te besluiten zich al dan niet daar aan te blijven verbinden. Ik signaleer slechts dat we nu in een andere situatie terecht zijn gekomen, waarbij het kabinet een voornemen heeft waarin het civiele deel van Eindhoven Airport niet slechts een regionaal belang, maar ook een nationaal belang dient. Het kabinet wil daarover met de regio in gesprek komen en heeft de heer Alders gevraagd daarin een rol te spelen. In die gesprekken zullen zeker de elementen van het bestaand regionaal akkoord aan de orde komen.

In antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de CU ten aanzien van de aangehouden motie Cramer c.s.¹ over nachtsluiting van regionale luchthavens tussen 23 en 7 uur, herinner ik zeer zeker mijn toezegging dat ik hierop in de Luchtvaartnota terug zal komen. Realiteit is dat er inmiddels ook een Aldersadvies ligt waarin openingstijden worden voorgesteld tussen 06.00 en 24.00 uur. Aangezien het kabinet er aan hecht om het Aldersadvies als totaalpakket intact te laten, wil ik de heer Alders allereerst de ruimte geven om in gesprek te gaan met de regio's Eindhoven en Lelystad en met voorstellen hiervoor te komen. Op de uitkomst wil ik niet vooruitlopen.

De leden van de fractie van GroenLinks geven aan dat het vliegtuiglawaai zich als een inktvlek over Nederland uitspreidt als een aantal regionale vliegvelden de mogelijkheid krijgt fors te groeien.

Er is geen sprake van een inktvlek, maar in beginsel wordt gebruik gemaakt van milieuruimte waartoe eerder reeds besloten is. Eventuele besluiten over aanpassing van de milieuruimte bij één van de regionale luchthavens zal op zorgvuldige wijze volgens de daarvoor geldende procedures worden genomen. Bovendien biedt de groei van de regionale velden ook kansen voor de regionale economie. Er zal naast lusten zeer zeker ook sprake zijn van lasten. In de analyse naar de kosten en baten van het Aldersadvies zal daarover inzicht worden gegeven.

¹ 30452, nr. 30 bij het debat over de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)

Normen en Handhavingstelsel

De leden van de fractie van de SP vragen naar de knelpunten voor de komende jaren in het huidige en nieuwe stelsel nu de luchtvaart krimpt. De krimp is inderdaad zorgelijk voor de Nederlandse luchtvaart en de bijdrage aan onze economie en werkgelegenheid, maar staat los van een nieuw normen- en handhavingstelsel. In het AO van 6 februari 2008 is door de Tweede Kamer aangedrongen op een nieuw normen- en handhavingstelsel omdat het huidige stelsel te complex en te weinig inzichtelijk was.

Tevens bleek uit de evaluatie van het huidige stelsel in 2006 dat de groeiruimte voor de luchtvaart, die was voorzien in het Schipholbeleid, niet volledig benut kan worden. Dit komt onder andere doordat al bij relatief lage verkeersvolumes binnen het huidige stelsel grenswaarden in sommige handhavingpunten bereikt worden terwijl op andere plekken nog wel ruim voldoende ruimte is, maar niet kan worden benut door de beperkte stuurbaarheid van de verdeling van het verkeer door de sterke invloed van het weer.

Het lokaal vastlopen op de grenswaarden in sommige handhavingpunten was een belangrijke aanleiding voor het Aldersadvies voor de korte termijn. Dit heeft geresulteerd in een LVB-wijziging met daarin een actualisatie van de grenswaarden in de handhavingpunten

De leden van de fractie van de PvdA stellen vragen over de discussie omtrent de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid en het nieuwe stelsel. Gelijkwaardigheid blijft het door het kabinet meegegeven uitgangspunt en kader. Zoals de leden van de fractie van de PvdA terecht opmerken was de discussie over de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria een belangrijke reden voor de Kamer om het huidige stelsel failliet te verklaren. Om te kunnen blijven werken met actuele gegevens (waaronder populatiebestanden, geluidmaten, dosis-effectrelaties) en rekenmethoden, zullen de gelijkwaardigheidscriteria periodiek geactualiseerd moeten worden (zie brief van 25 mei 2007, TK 2006-2007, 29 665, nr 46).

Ook in het nieuwe stelsel waarvoor de huidige criteria omgezet gaan worden naar te handhaven aantalsnormen voor de totale milieueffecten, zal actualisatie van tijd tot tijd aan de orde zijn. Hierbij is niet uit te sluiten dat dan opnieuw complexe discussies ontstaan. Om deze zo veel als mogelijk te voorkomen zal ik, nu de contouren voor het nieuwe stelsel duidelijk zijn, bij het vaststellen van de aantalsnormen tevens spelregels opstellen die duidelijkheid moeten geven ten aanzien van toekomstige actualisaties van deze aantalsnormen (zie ook brief van september 2007, TK 2006-2007, 29 665, nr. 67). Zoals toegezegd zullen de Alderspartijen en externe deskundigen hierbij worden betrokken.

De leden van GroenLinks en de SP vragen naar de mogelijkheden en problemen van het combineren van de handhavingpunten uit het huidige stelsel met de regels over strikt geluidspreferentieel baangebruik in het nieuwe stelsel. De leden van de fractie van de SP vragen waarom de lokale normen worden losgelaten.

In het kader van de verkenning naar vernieuwing/verbetering van het normen- en handhavingstelsel zijn verschillende opties voor een nieuw stelsel onderzocht. Binnen deze uitgangspunten is door de participanten een drietal hoofdopties voor een nieuw handhavingstelsel verkend:

Optie 1: Grens aan de omvang van de lokale geluidbelasting, gebaseerd op het huidige normen- en handhavingstelsel met handhavingpunten en een alternatief voor het Totaal Volume Geluid. Belangrijk nadeel van deze optie is dat het in de praktijk nodig blijkt te zijn om via een maatregel van de sector verkeer af te handelen op banen die leiden tot veel extra overlast als een handhavingpunt dicht bij een geluidspreferente baan tegen de grenswaarde aanloopt. Een voorbeeld hiervan is de inzet van de Aalsmeerbaan in de periode van 13 augustus tot 31 oktober 2007 om de Kaagbaan te ontlasten. Dit heeft tot zeer veel onrust in de omgeving geleid en is aan de Alderstafel getypeerd als "pervers effect" van het huidige stelsel.

Optie 2: Gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-) gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal vliegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget.

Optie 3: Grens aan de omvang van de totale milieueffecten, gebaseerd op ruimtelijke contouren in combinatie met grenswaarden die de maximum hoeveelheid hinder binnen deze gebieden begrenzen.

Voor een uitgebreidere onderbouwing verwijs ik naar de bijlage bij het Aldersadvies, zie brief van 1 oktober, TK 2008-2009, 29665, nr. 108.

Gekozen is voor optie 2 omdat deze aansluit bij de wens van de participanten om nadere afspraken te maken over het baan- en routegebruik (strikt geluidpreferentieel baangebruik en de beperkte inzet van de vierde baan). In aanvulling daarop zullen aantalsnormen voor de totale milieueffecten gelden, om de gelijkwaardige milieubescherming te waarborgen. Deze optie biedt de flexibiliteit om veranderingen in de markt- en verkeersomvang te kunnen opvangen zonder dat dit ten koste gaat van de jaarlijkse omvang van de totale milieueffecten en er zeker van te zijn dat bij ieder weertype de baan die het minste hinder geeft wordt ingezet

De leden van Groen Links vragen of het voorstel van SNM voor een nieuw normen en handhavingstelsel in het kader van de uitwerking van het nieuwe stelsel alsnog kan worden doorgerekend door het NLR en het PBL.

In de verkenning naar een nieuw stelsel is ook gesproken over een combinatie van optie 1 en 2. Dit is vergelijkbaar met het voorstel van SNM, waarin wordt uitgegaan van een set van handhavingpunten in combinatie met een set van vliegregels. Hiervan is door de partijen betrokken bij de verkenning geconcludeerd dat een stelsel gebaseerd op beide principes interne tegenstrijdigheden bevat en daarmee onwenselijk is. Als namelijk een grenswaarde in een handhavingpunt dreigt te worden overschreden, mag in verband met de regels voor de verkeersafhandeling (gericht op de meest milieupreferente afhandeling van het verkeer), geen andere verkeersafhandeling worden toegepast voor het voorkomen van deze overschrijding dan de regels voorschrijven. Dit alles heeft geleid tot de contouren

voor het nieuwe handhavingstelsel zoals het nu in het Aldersadvies is opgenomen. Verdere uitwerking van dit stelsel zal plaatsvinden binnen deze vastgestelde contouren.

In de verkenning kwam ook naar voren dat er bij de bewoners grote behoefte aan informatie is over de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving en de ontwikkeling hiervan in de tijd. Ook de leden van de fractie van de CU vragen hoe de verandering van lokale geluidbelasting in het nieuwe stelsel wordt getoetst, als de lokale normen verdwijnen. Dit wordt in het nieuwe stelsel ondervangen door:

- Het jaarlijks opstellen van een operationeel plan waarin vooraf inzicht wordt gegeven over de verwachte verdeling van de geluidbelasting over de omgeving voor het komende jaar met een doorkijk voor de komende drie tot vier jaar.
- Monitoringspunten gebaseerd op geluidsmetingen. De resultaten ervan worden periodiek gepubliceerd. Deze uitkomsten worden ook gebruikt voor onderzoek naar de oorzaken voor zogenaamde 'uitschieters' en het aanspreken van de maatschappijen die verantwoordelijk zijn voor het stelselmatig significant meer geluid veroorzaken dan andere maatschappijen. Het betreft echter geen meten voor handhavingdoeleinden.

Na afloop van het gebruiksjaar wordt er gehandhaafd op de regels voor baan- en routegebruik en de aantalsnormen. Verder zal ik de Inspectie van Verkeer en Waterstaat vragen om in de jaarlijkse handavingsrapportage de daadwerkelijke verdeling van de geluidbelasting over de omgeving op te nemen, zodat deze zonodig gebruikt kan worden voor het verbeteren van de geluidsprognoses van het operationeel plan.

De leden van de fractie van het CDA hebben de vraag gesteld of herkomst en bestemming leidend is binnen het geluidspreferentieel baangebruik. De kern van het nieuwe stelsel is het minimaliseren van de totale rond Schiphol ondervonden geluidhinder binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Het gaat uit van regels over de wijze waarop het verkeer op de luchthaven Schiphol wordt afgehandeld en begrenzing van de hoeveelheid verkeer die op de luchthaven is toegestaan. Om gelijkwaardige bescherming aan de omgeving te bieden als het huidige stelsel, bevat het nieuwe stelsel zowel regels als grenswaarden voor het verkeersvolume alsmede aantalsnormen voor de totale milieueffecten.

De verdeling van het geluid over de omgeving wordt beheerst met regels over het baan- en luchtruimgebruik. Deze regels zijn erop gericht de banen strikt preferentieel te gebruiken. Dit betekent dat het verkeer zoveel als mogelijk wordt afgehandeld op de meest geluidpreferente banen, mits mogelijk binnen de randvoorwaarden van een veilige operatie.

Wanneer er gelijktijdig twee start- en /of landingsbanen in gebruik zijn geldt dat de verdeling van het verkeer over die banen in principe gebaseerd wordt op bestemming (voor startend verkeer) en herkomst (voor landend verkeer) van een vlucht. De regels zullen zo worden ingericht dat het verkeer van en naar de twee banen elkaar niet hoeft te kruisen in de lucht en het verkeer daarmee conflictvrij en dus veilig van elkaar kunnen

worden afgehandeld. Ten aanzien van veiligheid geldt dat de regels in het oude stelsel ongewijzigd blijven.

De leden van de fractie van de CU hebben vragen gesteld over de beschermende werking, de rechtsbescherming en rechtszekerheid in het nieuwe stelsel zonder handhavingspunten. De leden van de fractie van de CU vragen in hoeverre het systeem voldoet als het wordt getoetst middels simulaties voor een aantal prognosejaren op langere termijn

In het kader van het Aldersadvies is het nieuwe stelsel onderzocht en vergeleken met het huidige stelsel. Dit onderzoek is uitgevoerd door het NLR en betrof de globale en lokale bescherming. Daarnaast is gekeken naar de rechtsbescherming die het nieuwe stelsel biedt. In het onderzoek van het NLR is een groot aantal situaties bepaald (ruim 500) die binnen het nieuwe stelsel zouden kunnen optreden. Hierbij is onder andere rekening gehouden met een toename van het verkeer naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen, met mogelijke verschuivingen in de herkomst en bestemming, met de mate waarin gelijktijdig vier banen in gebruik zijn (maximaal 3 uur per dag) en met weersomstandigheden die zich gedurende het jaar kunnen voordoen.

Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft de globale bescherming het nieuwe stelsel van jaar tot jaar gemiddeld leidt tot een lager aantal hoog geluidbelaste woningen (58 dB (A) Lden of hoger) dan in het huidige stelsel. Ook is de omvang en de ligging van het gebied waarbinnen die geluidbelasting kan optreden nagenoeg gelijk aan het huidige stelsel.

Voor de lokale bescherming geldt dat het nieuwe stelsel een vergelijkbare bescherming biedt als het huidige stelsel. Zelfs wanneer er forse veranderingen optreden in de markt is er een beperkt effect op de lokale bescherming. Slechts in incidentele gevallen treedt er als gevolg van uitzonderlijk weer een hogere geluidbelasting op dan in het huidige stelsel mogelijk is. In antwoord op de vraag van de leden van de fractie van de PvdA hoe de ruimtelijke spreiding van de geluidhinder geborgd gaat worden, kan hieruit worden geconcludeerd dat door het vastleggen van de regels voor strikt geluidspreferentieel vliegen en de overige regels voor baan- en routegebruik de verdeling van de geluidbelasting wordt vastgelegd.

De rechtsbescherming in het nieuwe stelsel blijft hetzelfde. In het huidige stelsel kan een belanghebbende bij een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt bij de IVW een verzoek indienen tot handhaving. Als de IVW dit verzoek afwijst, dan kan de belanghebbende op grond van de Algemene wet bestuursrecht daartegen in beroep gaan. De bestuursrechter is dan degene die daarover een uitspraak doet. In het nieuwe stelsel kan een belanghebbende nog steeds een verzoek tot handhaving indienen bij een schending van de regels of een overschrijding van aantalsnormen voor de jaarlijks toegestane totale milieueffecten. Mocht sprake zijn van een overschrijding, dan kan de IVW een maatregel opleggen. Bij afwijzing van het verzoek door IVW kan ook in het nieuwe stelsel in beroep worden gegaan bij de rechter.

Overigens zal ook in het nieuwe stelsel door IVW worden gecontroleerd of regels en/of grenswaarden zijn overtreden, waaronder de aantalsnormen voor de totale milieueffecten en voor het volumeplafond, zonder dat een belanghebbende daarom vraagt.

Ten aanzien van de rechtszekerheid geldt dat ook in het huidige stelsel veranderingen kunnen optreden in de lokale geluidbelasting als gevolg van aanpassingen van de grenswaarden in de handhavingspunten. Daarvoor dienen eerst de milieueffecten worden onderzocht en moet een ontwerp-LVB worden opgesteld dat moet voldoen aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Omwonenden hebben de mogelijkheid tot inspraak op dit LVB.

In het nieuwe stelsel wordt de verdeling van het geluid over de omgeving beheerst met regels over het baan- en luchtruimgebruik. Deze regels kunnen indien daar aanleiding toe is, bijvoorbeeld als gevolg van veranderingen in de markt of vlootsamenstelling, worden gewijzigd. Daarvoor geldt dezelfde procedure als bij het aanpassen van de grenswaarden in de handhavingspunten.

Voor de wijziging van routes geldt dat dezelfde procedure als in het huidige stelsel blijft bestaan. Een routewijziging vereist instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat en de routebeschrijving wordt vastgelegd in het AIP. Om inzichtelijk te krijgen wat de effecten zijn van een voorgenomen routewijziging is het gebruikelijk dat dit in kaart wordt gebracht via een experiment. De CROS heeft een wettelijke adviestaak ten aanzien van deze experimenten.

In het Aldersadvies is afgesproken dat advies wordt ingewonnen bij een onafhankelijk deskundige inzake de vraag of de rechtsbescherming in het nieuwe normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handhavingstelsel. Dit zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van het stelsel.

De leden van de fracties van de CU en de SP hebben vragen gesteld over het verdere proces en de planning voor de uitwerking, validatie, evaluatie en de invoering van het nieuwe stelsel. Tevens is gevraagd naar de noodzaak voor het proefdraaien met het nieuwe stelsel en de wijze waarop de Kamer daarbij betrokken zal worden.

Het Aldersadvies bevat de contouren van een nieuw stelsel. De komende periode dient dit nader te worden uitgewerkt. Elementen die onder andere moeten worden uitgewerkt zijn:

- de aantalsnormen voor de jaarlijkse toegestane milieueffecten en de spelregels voor de periodieke actualisatie van deze aantalsnormen. Deze aantalsnormen worden afgeleid van de criteria voor gelijkwaardigheid.
- de concrete regels voor het baan- en luchtruimgebruik.
- de inhoud van en de procedure voor het operationeel plan, waaronder de advisering daarover door de bestuurders en bewonersvertegenwoordigers in de CROS en de goedkeuring ervan door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM.
- het handhavingsinstrumentarium.
- de regeling om te kunnen proefdraaien met het nieuwe stelsel.
- de criteria voor de evaluatie van de proef met het nieuwe stelsel.

In de loop van 2009, worden de aantalsnormen vastgesteld. Deze zullen aan de Kamer worden voorgelegd. In het najaar van 2009 wordt het concept van de experimenteerregeling inclusief de criteria voor de evaluatie naar de Kamer gestuurd. Daarnaast zal ik u periodiek rapporteren over de voortgang van de uitwerking van het Aldersadvies. Ook zult u betrokken worden bij de evaluatie van het experiment met het nieuwe stelsel, waarna de aanpassing van de regelgeving via de formele procedures in overleg met de Kamer plaatsvindt.

Afhankelijk van de voortgang van bovengenoemd onderdeel en procedures start in mei 2010 de twee jaar durende proef met het nieuwe stelsel op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. De proef is de validatie van het nieuwe stelsel. Het is wenselijk eerst te kijken of het nieuwe stelsel brengt wat we ervan verwachten of waar het aanpassingen behoeft alvorens het oude stelsel te vervangen. Dit is ook een belangrijke les die is geleerd bij de eerder genoemde evaluatie van het huidige stelsel in 2006.

In dat licht is het ook logisch en juridisch noodzakelijk dat gedurende de periode van het proefdraaien met het nieuwe stelsel het huidige stelsel van kracht blijft. Mocht dan onverhoopt uit de proef blijken dat het nieuwe stelsel niet brengt wat er van verwacht werd, dan kunnen we terugvallen op het huidige stelsel.

Om de proef met het nieuwe stelsel te kunnen uitvoeren moeten vervangende grenswaarden in de handhavingpunten worden vastgesteld, die de ruimte moeten geven om het strikt preferentieel baangebruik in de praktijk te kunnen testen.

CO₂

De leden van de fracties van GroenLinks en SP stellen vraagtekens bij het realiseren van de doelstelling van het kabinet om de broeikasgassen te beperken met 30% in 2020 t.o.v. 1990 als de luchtvaart kan groeien tot 580.000 vluchten in dat jaar.

De CO₂ uitstoot door de luchtvaart wordt in Europees verband opgepakt. Het betreft immers ook effecten die internationaal tot uiting komen. Het Aldersadvies betreft de lokale effecten van de luchthaven Schiphol.

De groei die op Schiphol en de regionale luchthavens nu tot 2020 wordt voorzien, dient uiteraard binnen het vastgestelde emissieplafond voor CO₂ te vallen. Het plafond van de Europese emissiehandel bepaalt immers de uitstoot die in totaal mogelijk zal zijn. Er zullen geen extra emissierechten worden geschapen. Dit kan dus betekenen dat er technologische vernieuwingen of compenserende maatregelen nodig zijn om de toegestane groei volledig te kunnen realiseren.

Ik verwijs u in dit verband ook naar een eerder antwoord aan de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het kader van de begrotingsstaat van het ministerie van VROM (31 700 XI, nr. 7, vraag 12).

Voortzetting Aldersoverleg

De leden van de fractie van de SP vragen wat het Aldersoverleg nog precies gaat doen en wat de samenhang is met de CROS. Zoals in de kabinetsreactie is aangegeven zal het Rijk

de heer Alders verzoeken gedurende de implementatiefase van het Aldersadvies de overleggen (circa 2 keer per jaar) te blijven voorzitten. Dit is overeenkomstig het verzoek van alle partijen aan de heer Alders. Op deze wijze behoudt iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de gemaakte afspraken en zorgt de heer Alders dat de bespreking van de voortgang van de uitvoering adequaat gebeurt.

Ten aanzien van de samenhang tussen Alders en de CROS wil ik wijzen op het verschil tussen de functie van het Aldersoverleg en de CROS. Het Aldersoverleg is ingericht om, in navolging van de opdracht voor de korte termijn, "een door alle partijen aan tafel gedragen advies uit te brengen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Een advies dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven". Dit is een specifiek beleidsvraagstuk dat verder reikt dan de taak van de CROS en kent een horizon tot en met 2020. De CROS is een overlegorgaan van bewoners, bestuurders en de luchtvaartpartijen en heeft tot taak om door overleg tussen betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Deze taak is specifiek gericht op het beperken van vermijdbare hinder. Bovendien hecht ik er aan dat de delegaties aan de Alderstafel de wens hebben uitgesproken om vanuit het gezamenlijke advies een vervolg te organiseren in een gremium dat wat samenstelling betreft gelijk is aan de Alderstafel. Dat geldt ook voor de vertegenwoordigers van de bewonersdelegatie in de CROS.

Gelet op bovenstaande ligt het niet voor de hand om beide samen te voegen, zoals de leden van de fractie van de SP voorstellen. Wel is het logisch dat in de CROS de voortgang en de resultaten van de Alderstafel worden besproken. Tevens heeft de CROS een hele specifieke taak ten aanzien van de advisering met betrekking tot de experimenten, welke in het vervolgtraject van de Alderstafel ook een rol spelen.

Leefbaarheid

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering kan aangeven hoe het plan van aanpak eruit ziet om schrijnende gevallen tegemoet te komen. Het plan van aanpak voor schrijnende gevallen vormt een onderdeel van het convenant omgevingskwaliteit dat binnenkort naar u wordt toegezonden. Het convenant omgevingskwaliteit wordt onder de verantwoordelijkheid van de BRS uitgevoerd. Schrijnende gevallen betreffen bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven die aantoonbaar ernstige hinder ondervinden van het luchthavenluchtverkeer en die niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie dan wel die waar de wettelijke compensatie (nog steeds) niet tot een aantoonbare vermindering van de ernstige hinder heeft geleid en die behoefte hebben aan een duurzame oplossing.

In feite wordt in het plan van aanpak het werkproces beschreven hoe de stichting aan de slag gaat met de individuele schrijvende gevallen. Het werkproces in het plan van aanpak ziet er als volgt uit:

1. Opstellen van de aanmeldprocedure; komt de 'aanmelder' in aanmerking voor de regeling voor individuele schrijvende gevallen.
2. Vervolgens wordt de toetsingsprocedure en beoordelingscriteria opgesteld op basis waarvan de uitvoering ter hand wordt genomen danwel een afwijzing wordt gegeven.
3. Opzetten administratie, informatie- en archiveringsstelsel.

Om uitvoering te geven aan het convenant, is door de provincie Noord-Holland en Schiphol een Stichting "*bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio*" opgericht. De rol die de Stichting richting de individuele schrijvende gevallen kan vervullen is verschillend, dit kan variëren van een rol als intermediair bij de keuze van de oplossingsrichting, of de rol van contactpersoon, begeleider en bemiddelaar bij het oplossen van het knelpunt. Ook administratieve of juridische bijstand bij het indienen van de aanvraag om toepassing van de regeling behoort tot de mogelijkheden. Het gaat om circa 400 mensen die zich tot op heden hebben aangemeld, de problematiek wordt geschat op ca € 10 mln.

Door alle partijen aan de Alderstafel wordt erkend dat vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidbelasting door vliegtuiggeluid noodzakelijk is, dit om de hinderbeleving te minimaliseren. De leden van de fractie van het CDA vragen welke mogelijkheden de regering ziet om nieuwe bewoners in gehinderde gebieden te wijzen op de gevolgen die het kan hebben om daar te wonen. In het convenant worden ook afspraken gemaakt om te zoeken naar mogelijkheden om in reclame-uitingen of verkoopbrochures van verkopende of bemiddelende instanties voor koop- en/of huurwoningen een standaard informatietekst op te nemen over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.

Relatie Schiphol/Regionale luchthavens/Parijs

De leden van de fractie van de SP vragen waarom de regionale luchthavens nog in handen zijn van de Schiphol Group, en dus ook in handen van Amsterdam, Rotterdam en Parijs. Eindhoven Airport NV en NV Luchthaven Lelystad zijn zelfstandig opererende dochterondernemingen van Schiphol Group. NV Luchthaven Lelystad is sinds 1993 een 100%-dochteronderneming van Schiphol Group. Sinds 1997 heeft Schiphol Group een 51%-belang in Eindhoven Airport NV. Noch de Staat, noch Amsterdam of Rotterdam zijn direct aandeelhouder in deze regionale luchthavens. Participeren in regionale luchthavens en eventueel afstoten daarvan is een beslissing van Schiphol, niet van de aandeelhouders.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom het Rijk niet beter zelf de aandelen in handen kan nemen. In antwoord hierop verwijzen wij naar de in december 2007 uitgebrachte Nota Deelnemingenbeleid, waarin is aangegeven dat wij terughoudend zijn met het aangaan van nieuwe deelnemingen door de Staat. Schaarse publieke middelen

worden bij voorkeur niet risicodragend ingezet. Het aandeelhouderschap wordt in beginsel ook niet gezien als het geëigende middel om publieke belangen te borgen. Er moeten dan ook aantoonbaar dwingende redenen zijn om de Staat risicodragend te laten participeren in een vennootschap zoals NV Luchthaven Lelystad of Eindhoven Airport NV. Er zijn op dit moment geen aantoonbaar dwingende redenen voor de staat om risicodragend te participeren in de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven.

Parallele Kaagbaan

De leden van de fractie van de SP vragen of de regering bereid is om de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan los te laten en als dat niet het geval is, waarom die nog nodig is.

Uit de lange termijn verkenning Schiphol blijkt dat een parallelle Kaagbaan in vergelijking met andere mogelijke banenstelsels op lange termijn, dus ná 2020 potentie heeft, zowel qua hinderbeperking als betrouwbaarheid. Het is dus van belang dat in de structuurvisie Schiphol de mogelijkheid open wordt gehouden een parallelle Kaagbaan nader te onderzoeken en verder af te wegen. Om die reden hebben mijn ambtsgenoot van VROM en ik de toezichtsrol voor de reservering van de parallelle Kaagbaan, zoals deze eerder door de provincie werd vervuld, per 1 april 2008 op ons genomen. Daarbij hebben wij ook duidelijkheid geboden aan de omgeving, door een proportioneel en transparant reserveringskader neer te leggen, dat niet verder gaat dan noodzakelijk is om het nationale belang te borgen.

Bestaande bestemmingen worden daarbij gerespecteerd, evenals de bestuurlijke overeenkomst die over de N201 door regionale partijen in 2004 is ondertekend op basis van het Masterplan N201+. Het staat de regionale partijen vrij een scopewijziging voor de N201 in te dienen, zolang deze de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan garandeert.

Ik wil benadrukken dat hier van een besluit tot aanleg van de parallelle Kaagbaan geenszins sprake is. Besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling van Schiphol is voorzien in de structuurvisie eind 2009.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings