

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2008

In het Coalitieakkoord zijn de hoofdlijnen voor het beleid van het kabinet ten aanzien van de luchtvaart in Nederland geschetst. In vervolg hierop is in de kamerbrief «Beleidsagenda Schiphol» (25 mei 2007) (Kamerstuk 29 665, nr. 47) aangegeven, dat de hoofdlijnen uit het Coalitieakkoord nadere uitwerking krijgen in een strategische beleidsvisie. Tevens heb ik tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 27 september en 11 oktober 2007 de Kamer een luchthavennota toegezegd, waarin een rijksvisie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens wordt geschetst. Tot slot is tijdens het Algemeen Overleg over Schiphol met uw Kamer op 6 februari 2008 toegezegd, dat de Kamer geïnformeerd wordt over het tijdpad en de stappen om te komen tot een vereenvoudigd normen- en milieustelsel voor Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 84).

Hierbij informeer ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de stand van zaken van deze toezeggingen en over de voortgang van het Aldersproces.

Luchtvaartnota

De aangekondigde uitwerking van de strategische beleidsvisie en de toegezegde luchthavennota zal ik integreren in één luchtvaartnota. In de luchtvaartnota worden – rekening houdend met de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart – lopende beleidsinitiatieven rond luchtvaart, luchthavens en luchtruim met elkaar verbonden en wordt een duurzame, integrale en lange termijn visie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart ontwikkeld. Daar waar relevant wordt afstemming gezocht met militaire functies in de luchtvaart. In de luchtvaartnota zal ik een aantal specifieke beleidsvoorstellen doen op belangrijke onderdelen, zoals de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn, waaronder selectiviteitsbeleid (in dit kader wordt na de zomer het advies van de Alderstafel verwacht), de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens (van nationaal belang) en daaraan gekoppeld de ontwikkeling

van de verschillende regionale luchthavens en de visie van het rijk op ontwikkelingen in het nationale en Europese luchtruim. Ook zal de luchtvaartnota ingaan op duurzaamheid in de luchtvaart en governance principes voor de totale luchtvaartketen.

Wat betreft de voortgang van het Alderstraject heeft de heer Alders aangegeven, dat partijen nader inzicht willen over het in onderzoek zijnde alternatief, dat op den duur moet leiden tot een «Duurzame Mainport». Dit om tot een volledige beoordeling en vervolgens tot besluitvorming te komen in het kader van een integraal eindadvies door de heer Alders. Onder andere het nieuwe normen- en milieustelsel is afhankelijk van dit eindadvies. De heer Alders zal mij per brief nader informeren over de tijd, die nodig is om tot het eindadvies te komen. Zodra ik die informatie beschikbaar heb, zal ik de Tweede Kamer informeren.

Verder is zeer recent de «Feasibility Study» in het kader van FAB EC (Functional Airspace Blok Europe Central) gereed gekomen, waarin voor het luchtruim en het luchtverkeer belangrijke ontwikkelingen op het gebied van samenwerking binnen Europa worden geschetst (de ontwikkeling van één functioneel luchtruim binnen de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland en samenwerking tussen de verschillende luchtverkeersleidingen).

De totstandkoming van de Luchtvaartnota is mede afhankelijk van de planning van het eindadvies van de Alderstafel en de «Feasibility Study» van het FAB EC. Bovendien vergt de ontwikkeling van een goede en integrale rijkvisie, dat de luchtvaartnota tot stand komt in samenspraak met de relevante betrokken partijen. Met name met de regio's, waar bepaalde ontwikkelingen van regionale luchthavens worden voorzien, wil ik in verband met draagvlak vanuit de regio's zorgvuldig overleg voeren. Rekening houdend met het bovenstaande is het mijn planning om de integrale luchtvaartnota en het stappenplan en tijdpad voor het nieuwe normen- en milieustelsel voor het eind van dit jaar aan te bieden aan de Kamer.

RBML

De Eerste Kamer heeft besloten de plenaire behandeling van het wetsvoorstel RBML uit te stellen in afwachting van de luchthavennota, die nu onderdeel wordt van de luchtvaartnota. Gelet op mijn planning voor het advies van de Alderstafel en daarmee samenhangend de integrale luchtvaartnota betekent dat, dat de wetwijziging niet meer in 2008 in werking zal treden. Deze situatie betreurt ik ten zeerste. Ik ben daarom voornemens om de Eerste Kamer een brief te sturen, waarin ik nogmaals het belang van bespreking van de RBML op korte termijn benadruk. Tegelijkertijd constateer ik, dat vertraging consequenties heeft voor het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) en mogelijk ook voor de Structuurvisie Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Beide documenten waren tot 1 juli 2008 planologische kernbeslissingen in de zin van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening, en zijn op die datum van rechtswege «omgezet» in (rijks)structuurvisies als bedoeld in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). Beide structuurvisies zijn nodig om lopende aanwijzingsprocedures op grond van de Luchtvaartwet te kunnen afronden, zoals voor de luchthavens Rotterdam, Eelde, Teuge, Maastricht en Lelystad. Het SBL vervalt op 25 december 2008 en de structuurvisie Maastricht en Lelystad op 20 mei 2009. Na inwerkingtreding van de wetwijziging RBML blijven – gelet op de overgangsbepalingen in het wetsvoorstel (de artikelen XVIA en XVII) – het SBL en de Structuurvisie Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van toepassing op nog lopende aanwijzingsprocedures. Daarvoor is wel nodig dat beide structuurvisies op de dag vóór inwerkingtreding van RBML nog gelden. Nu dat voor het

SBL zeker niet het geval zal zijn en voor de Structuurvisie Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad wellicht ook niet, zijn de minister van VROM en ik voornemens om de looptijd van beide structuurvisies te verlengen tot het tijdstip van inwerkingtreding van RBML. Het is uitdrukkelijk niet onze bedoeling om de visies ook inhoudelijk te wijzigen. Aangezien de nieuwe Wro slechts een procedure kent voor het *vaststellen* van een structuurvisie, stel ik voor om die procedure toe te passen. Ik verzoek u dan ook om deze brief te beschouwen als de in artikel 2.3, derde lid, van de Wro bedoelde «beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie». Genoemde bepaling regelt, dat met het vaststellen van de structuurvisie (in dit geval dus het besluit tot verlenging van beide bestaande structuurvisies) aangevangen kan worden, indien de Tweede Kamer niet binnen vier weken na de overlegging van de «beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie» besluit tot openbare behandeling daarvan. Gezien het zomerreces stel ik voor om ervan uit te gaan dat die vierweken termijn aanvangt na het zomerreces, op dinsdag 2 september 2008, en eindigt op 30 september 2008.

Lange termijn verkenning

Op korte termijn kunt u verder een plan van aanpak voor de structuurvisie in het kader van de lange termijnverkenning Schiphol van mij verwachten. Het opstellen van dit plan van aanpak loopt volgens planning en zal zo spoedig mogelijk aan uw Kamer worden aangeboden.

Ik ga ervan uit, dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

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