

Vergaderjaar 2013–2014

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 202

### BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2014

Op 1 april 2014 heb ik het eindadvies over de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van de kwartiermaker de heer Hans Alders ontvangen (zie bijlage<sup>1</sup>). Dit advies geeft een nadere en meer concrete uitwerking van deze omgevingsraad. Graag spreek ik mijn waardering uit voor de inspanning van alle partijen die gezamenlijk invulling hebben gegeven aan de ORS. Er is breed draagvlak voor dit advies: bij de totstandkoming zijn alle delegaties betrokken geweest en zij zijn akkoord met de hoofdlijnen. Datzelfde geldt voor de bewonersorganisatie BLRS<sup>2</sup>, die hebben verklaard zich in dit advies te kunnen vinden en weer deel te nemen aan het overleg.

Ik heb het eindadvies, om spoedige behandeling mogelijk te maken, per omgaande aan uw Kamer gestuurd<sup>3</sup>.

#### Aanleiding en kader

Aanleiding voor dit advies is de brief die de heer Alders en de heer Verheijen mij hebben gezonden<sup>4</sup> en waarin uitwerking is gegeven aan mijn opdracht om te onderzoeken *in welke vorm de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en Alderstafel Schiphol in de toekomst op een effectieve en efficiënte manier kunnen bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving*. In deze brief is aangegeven dat er rond de ontwikkeling van Schiphol behoefte bestaat aan een gremium waarin zowel ruimte is voor structurele informatie-uitwisseling en consultatie, als voor advisering over strategische kaders onder leiding van één voorzitter en één gebundeld secretariaat: de Omgevingsraad Schiphol.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> De Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 199

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 173

De uitgangspunten en ontwerpprincipes die de basis vormen voor de ORS zijn voortgekomen uit de sterke behoefte om de interactie tussen de veelheid van partijen in het krachtenveld rondom Schiphol te stroomlijnen. Met de instelling van de Alderstafel in 2006 is een nieuwe, meer coöperatieve manier van werken geïntroduceerd, waarbij betrokken regionale en landelijke overheden, luchtvaartsector en bewoners, in gezamenlijkheid en gebaseerd op vertrouwen, werken aan breed gedragen adviezen over de ontwikkeling van Schiphol. Deze werkwijze aan de Alderstafel heeft de afgelopen jaren haar waarde bewezen. Ook de CROS heeft in de afgelopen jaren laten zien dat een goede samenwerking tussen de luchtvaartpartijen, bestuurders en omwonenden rondom Schiphol mogelijk is. Het is belangrijk dat ook in de toekomst deze partijen elkaar kunnen blijven ontmoeten, en dat de lokale en regionale belangen bij elkaar worden gebracht.

Ik hecht er dan ook aan dat bovenstaande belangrijke functies, van zowel de Alderstafel als de CROS, in de toekomst worden geborgd. Het gaat hierbij om de overleg- dan wel onderhandelingsfunctie om zo te komen tot gedragen adviezen, en de functie om elkaar te ontmoeten, te informeren en te consulteren. Zoals uit het voorliggende advies blijkt, komen beide in de ORS samen, wat concreet betekent dat in de ORS de huidige Alderstafel Schiphol en de CROS zullen opgaan in één huis met twee kamers: het College van Advies en het Regioforum.

Waar alle betrokken partijen – bestuurders, bewoners, sector en overheden – met de ORS één plek hebben om gezamenlijk over de ontwikkeling van Schiphol te praten, past het om ook in de dialoog tussen al die partijen de verbreding te zoeken. Immers, daarmee kunnen alle aspecten die samenhangen met die ontwikkeling besproken worden, en alle bijbehorende belangen gewogen. De agenda wordt dan ook zoals voorgesteld, en op uitdrukkelijke wens van de bewoners, aangevuld met landzijdige en economische aspecten. Dit ondersteun ik van harte.

Op grond van bovenstaande en vanwege het nationale belang van de luchtvaart, zie ik het als een Rijkstaak om nu het initiatief te nemen om de Omgevingsraad Schiphol op te richten en vast te leggen in wet- en regelgeving.

Hieronder wil ik nader ingaan op enkele uitgangspunten die bij de inrichting van de ORS van belang zijn.

### **Inrichting ORS**

- Allereerst wil ik aangeven dat ik doel en positie van de ORS onderschrijf. Zoals hiervoor al gesteld, zal met de instelling van de ORS twee voormalige organisaties betrokken bij de dialoog rond Schiphol bijeen worden gebracht in één organisatie. Zo ontstaat één plek waar door verbreding van de agenda zowel de luchtzijdige als landzijdige aspecten rond de ontwikkeling van Schiphol in samenhang met elkaar kunnen worden besproken. Hier kunnen dan ook – zoals ook in het advies aangegeven – «de effecten op het ene vlak kunnen worden afgewogen tegen de consequenties op het andere vlak». Het daadwerkelijk maken van een integrale afweging ligt daarmee binnen handbereik en biedt zodoende de gewenste meerwaarde.
- Dit samenvoegen betekent een bundeling van functies (overleg, consultatie, advies en onderhandeling) die gelet op het gezamenlijke doel (op een effectieve en efficiënte wijze bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving) synergie kan opleveren, zowel op inhoudelijk vlak als organisatorisch. Het functioneren van al deze functies binnen één huis, met één voorzitter en

secretariaat borgt niet alleen de samenhang hiertussen, maar zorgt ook voor minder bestuurlijke drukte en een organisatie die meer *lean and mean* kan zijn. Uitgangspunt bij de inrichting van de Omgevingsraad Schiphol is dat de bestaande budgetten van CROS en de Alderstafel leidend zijn en worden samengevoegd, waarbij mogelijke efficiencywinst wordt behaald.

- De positie van de ORS is, vanwege haar netwerkarakter en het brede spectrum van belanghebbende partijen aan tafel, uniek en onvergelijkbaar met andere bestaande organen die zich bezighouden met kwesties rond de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol, zoals de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur of het Planbureau voor de Leefomgeving. Het is dan ook dé plaats waar alle betrokken partijen en hun belangen, en alle vraagstukken rond de luchthaven Schiphol bij elkaar komen. Dit maakt het mogelijk om die belangen integraal af te wegen en tot een gedragen advies te komen. Hier dient bij de samenstelling van de ORS ook rekening mee te worden gehouden.
- In de ORS krijgt de bewonersvertegenwoordiger een meer formele positie en zij zullen daarmee als zelfstandige delegatie in de regelgeving verankerd worden. Hiermee wordt de positie van deze belanghebbende partij versterkt en door het zelfstandig kiezen van een bewonersvertegenwoordiger wordt ook een directere relatie met de achterban gerealiseerd.
- Inhoudelijk bestrijkt de ORS een breder werkveld dan de bestaande twee organen. De vraagstukken waar de raad zich over zal buigen, richten zich zowel op luchtzijdige aangelegenheden, als op vraagstukken op het gebied van ruimtelijke beleid *voor zover deze betrekking hebben op de luchtzijdige ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving*. Ik hecht eraan hierbij te benadrukken dat de (ongevraagde) adviesbevoegdheid van het College van Advies (als een meerderheid van de delegaties in het College van Advies dit wenselijk acht) onderwerpen betreffen die ofwel een *directe relatie* hebben met de luchtzijdige ontwikkeling van Schiphol (of met wat er nodig is om die ontwikkeling mogelijk te maken), ofwel een *directe relatie* hebben met de gevolgen van die ontwikkeling op de (leef)omgeving van de luchthaven. Helder is dat het advies dient aan te sluiten bij de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de geadresseerde partij(en), inclusief de internationale afspraken en verantwoordelijkheden zoals volgend uit Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Hierbij dient bij zowel gevraagde als ongevraagde adviezen voorafgaand met het bevoegde gezag/de bevoegde gezagen overleg plaats te vinden over de kaderstelling die bij de advisering in acht genomen wordt.
- Wat betreft de werkwijze van de ORS acht ik het – omwille van verdere optimalisering van het overleg – van belang dat bij de bespreking van het jaarlijkse werkprogramma van de ORS ook het functioneren van de raad onderdeel van gesprek is. In het terugkijken op het afgelopen jaar kunnen mogelijke verbeterpunten worden benoemd die vervolgens weer in het werkprogramma voor het komende jaar kunnen worden opgenomen.
- Aan de Omgevingsraad Schiphol zal ook de functie van een «Omgevingshuis» worden toegevoegd. Het doel van een dergelijk huis is een effectieve en efficiënte dienstverlening en informatievoorziening aan de Omgeving, waarbij de activiteiten van verschillende dienstverlenende instanties worden gebundeld. Ik zie zeker meerwaarde in deze één-loketgedachte en ben benieuwd naar de concrete uitwerking hiervan door Schiphol en de Provincie Noord-Holland.

## **Conclusie**

Formeel betekent de uitwerking van het voorliggende advies dat de Alderstafel Schiphol, met de instelling van de ORS, zal worden opgeheven en de CROS in de Wet luchtvaart zal worden omgevormd naar de ORS, waarin het College van Advies en het Regioforum de functies van beide voormalige organen zullen verenigen. Tevens zal de positie van de bewonersvertegenwoordigers in de regelgeving worden opgenomen.

Al met al ben ik van mening dat aan de hand van het ontvangen advies en bovenstaande reactie de benodigde stappen kunnen worden gezet om de Omgevingsraad in te stellen. De heer Alders vraagt in zijn advies om een voortvarende start te kunnen maken met de Omgevingsraad Schiphol. Ik stuur u dan ook spoedig de voorgenomen ministeriële regeling – behorend bij de voorgenomen wijziging in de Wet luchtvaart – benodigd om de ORS in te stellen, ter informatie toe.

Tevens zal ik op korte termijn de overige acties – het benoemen van een voorzitter en het verstrekken van diens uitvoeringsopdracht – ter hand nemen. Hierover zal ik u separaat informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld