

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 834**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij tijdens de procedurevergadering van 16 december jl. verzocht om een reactie te sturen op het boek «Schiphol regeert». Dit boek is geschreven door de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL).

Ik heb kennisgenomen van het boek dat middels een chronologisch overzicht een inzicht geeft in hoe het proces en de besluitvorming van het selectiviteitsbeleid en specifiek de verkeersverdelingsregeling (VVR) door de SATL is beleefd.

Zonder dat ik de reconstructie in z'n geheel deel, vind ik het een belangrijk signaal. Als het ontstane beeld bij sommige betrokkenen overeenkomt met de strekking van «Schiphol regeert», dan betreur ik dat.

Omdat ik aan de beleving van de SATL niets wil afdoen, wil ik slechts ingaan op het in het boek geschetste beeld dat uw Kamer onjuist en/of onvolledig geïnformeerd zou zijn. De informatievoorziening van de Kamer is van groot belang en daarom heb ik naar mijn opvatting uw Kamer goed en tijdig geïnformeerd, ook ten aanzien van de haalbaarheid van het selectiviteitsbeleid waaraan in het boek van SATL specifiek aandacht wordt besteed.

Het selectiviteitsbeleid heeft door de jaren heen een ontwikkeling doorgemaakt en uiteindelijk geresulteerd in de VVR. In het jaar 2008 was er sprake van een economische crisis (bankencrisis), waarbij het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol stagneerde. Stimulering van de economie was een speerpunt, waarbij luchtvaart een belangrijke rol kon spelen. De invulling van het selectiviteitsbeleid uit de luchtvaartnota 2009 bestond in de kern uit het creëren van capaciteit op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad en de invulling hiervan via het stimule-

ringsbeleid vanuit de exploitant<sup>1</sup>. Het netwerk gebonden verkeer moest daarbij op Schiphol worden afgewikkeld en het overig verkeer op Eindhoven en Lelystad. Op dat moment was er geen sprake van capaciteitstekort op Schiphol.

In de afgelopen jaren begon de capaciteit van Schiphol echter te knellen en was er behoefte aan meer sturende instrumenten om vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad te bewegen. Daarvoor is uiteindelijk de VVR als instrument ontwikkeld. Steeds zijn de complexiteit en juridische grenzen onderdeel geweest van het gesprek met uw Kamer. Zo is in de antwoorden op de Kamervragen en in de Kamerbrieven meegegeven dat harde sturing en het selectiviteitsbeleid ingewikkeld is vanwege Europese regelgeving die ziet op vrije markttoegang.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 534; Kamerstuk 31 936, nr. 574; Kamerstuk 31 936, nr. 630; Kamerstuk 31 936, nr. 704; Kamerstuk 31 936, nr. 714.