

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

Nr. 14

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 22 mei 1995

Op 18 mei 1995 hebben de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om **commentaar** gevraagd **op het eindrapport van het Ingenieursbureau Oranjewoud**.

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, de Kabinetsreactie naar aanleiding van dit rapport aan.

Het Kabinet ziet met belangstelling de specifieke schriftelijke vragen tegemoet die de Tweede Kamer op basis van dit rapport en het rapport van de algemene Commissie voor de Rijksuitgaven zal stellen.

Het Kabinet is van mening dat nu voldoende materiaal voorhanden is om tot overleg met de Kamer te komen. Deze discussie kan verlopen conform het door de Kamer opgestelde tijdschema, met als doel zo snel mogelijk tot een verantwoorde besluitvorming te komen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

KABINETSREACTIE NAAR AANLEIDING VAN HET ONDERZOEK VAN DE TWEDE KAMER NAAR HET KABINETSSTANDPUNT INZAKE DE PKB SCHIPHOL EN OMGEVING

1. Procedureel

– De Tweede Kamer heeft in maart besloten om aanvullend onderzoek te verrichten naar een aantal aspecten van het Kabinetstandpunt m.b.t. de PKB Schiphol en Omgeving (PKB-3) en de aan dit standpunt ten grondslag liggende rapporten.

Gezien de zwaarte van de beslissing die voorligt acht het Kabinet het een goede zaak dat de Kamer zich op een dergelijke zorgvuldige wijze voorbereidt op het komende debat over deze Planologische Kernbeslissing.

Gezien het grote belang van een spoedige besluitvorming heeft het Kabinet waardering voor de korte termijn waarop beide onderzoeken zijn afgerond.

– Naast de aan de Kamer door de regering voorgelegde onderzoeksrapporten en beleidsdocumenten liggen nu de in opdracht van de Kamer opgestelde onderzoeksrapporten voor. Het Kabinet is van mening dat er daarmee voldoende materiaal voorhanden is om tot een open discussie met de Kamer te komen. Deze discussie kan verlopen conform het door de Kamer opgestelde tijdschema, met als doel zo snel mogelijk tot een verantwoorde besluitvorming te komen.

Aldus wordt voorkomen dat vertraging in de besluitvorming optreedt en, bijgevolg, uitstel van het vaststellen van de geluidszones. Dit is zowel voor de omgeving van Schiphol als voor het betrokken bedrijfsleven nadelig, omdat de onzekerheid dan nog langer voortduurt.

De enige tijd geleden gestarte parallel aan de PKB lopende procedure van de Aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet kan dan worden voortgezet zoals beschreven in de aan de Kamer toegezonden brief van de Ministers van V&W en van VROM d.d. 19 mei 1995.

Voor de goede orde wordt erop gewezen dat het Kabinetstandpunt inzake de aanpassingsmogelijkheden van de nationale nachtnorm en de Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart de Tweede Kamer nog voor het nota-overleg zal bereiken.

– Het Kabinet ziet met belangstelling de specifieke schriftelijke vragen tegemoet die de Tweede Kamer op basis van de onderzoeken zal stellen. Gezien het verzoek van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geeft het Kabinet hierbij een reactie op hoofdlijnen op het rapport van Oranjewoud (hierna te noemen «het rapport»).

2. Inhoudelijk

A. Algemeen

– Het Kabinet heeft in het gepubliceerde rapport geen elementen kunnen vinden die niet zijn meegenomen in de afwegingen die hebben geleid tot de besluitvorming in de PKB-3. Het Kabinet ziet dan ook in de in het rapport gepresenteerde feiten en conclusies geen aanleiding om het aan de Kamer voorgelegde Kabinetbesluit (PKB-3) te heroverwegen en wil over alle relevante stukken met de Kamer zo spoedig mogelijk in overleg treden.

B. Keuze banenstelsels

– In de PKB heeft het Kabinet, na een volledige studie van o.a. het vijfde parallelle banenstelsel (5P) en het vijfde gedraaide banenstelsel (5G), een afweging gemaakt tussen deze beide varianten op met name de aspecten geluid, externe veiligheid, financiële aspecten en ruimtelijke kwaliteit.

Het Kabinet heeft daaruit de conclusie getrokken dat een geoptimaliseerd 5G geen beter perspectief biedt dan 5P.

Het Kabinet komt op basis van de constatering uit het rapport niet tot een andere conclusie.

– Ook het rapport concludeert dat een verdere optimalisatie van 5G er niet toe zal leiden dat 5G (duidelijk) beter zal worden ten aanzien van geluidhinder dan 5P. Dit stemt dus zowel overeen met hetgeen het Kabinet in PKB-3 heeft geconstateerd, als met de conclusie van het 5G-onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer.

– De optimalisatie die in het rapport wordt beschreven om 5G in effecten op de geluidhinder dicht bij 5P te brengen gaat uit van een nieuwe landingstechniek waarvan onzeker is op welke termijn deze beschikbaar zal zijn voor alle vliegtuigen die Schiphol aandoen. Overigens heeft het Kabinet aan de Kamer al eerder toegezegd dat de uitkomsten van aanvullende berekeningen over de kwantitatieve geluidseffecten van de toepassing van deze toekomstige techniek op het banenstelsel 5G tijdig voor de mondelinge behandeling van de PKB ter beschikking zullen komen.

– Zowel 5P als 5G voldoen aan de mainportcriteria uit de IEE. Het Kabinet constateert met het rapport, dat de operationele kwaliteit van 5P beter is dan van 5G, vooral tijdens slecht-zicht omstandigheden. Dit is voor het Kabinet een belangrijk gegeven in relatie tot de mainportdoelstelling.

– Het Kabinet constateert dat in het rapport de ruimtelijke kwaliteiten en de financiële aspecten van de banenstelsels op een aantal punten niet zijn beoordeeld.

Zij wijst er op dat in de toelichting op de PKB-1 een bredere afweging van de ruimtelijke consequenties van 5P en 5G is opgenomen; deze zijn samen met de financiële consequenties in de uiteindelijke keuze van het Kabinet meegewogen.

C. Bereikbaarheid Schiphol

– Met betrekking tot de bereikbaarheid van Schiphol wordt in het rapport terecht een onderscheid gemaakt tussen de korte- en de lange-termijnproblematiek.

– De in het rapport gesignaleerde knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van Schiphol op kortere termijn baren ook het Kabinet zorgen. Het bereikbaarheidsprobleem geldt daarbij overigens niet alleen voor Schiphol maar is een probleem dat de gehele Randstad (en enkele gebieden erbuiten) aangaat.

– Het rapport constateert terecht dat de bijdrage van het Schipholgebonden verkeer beperkt is ten opzichte van het doorgaande verkeer. Dat betekent dat de ontwikkeling van Schiphol niet de primaire oorzaak is van de file-problemen.

Het onderliggend wegennet baart zorgen.

Dit is eveneens niet een gevolg van de uitbreiding van Schiphol, maar een meer structureel probleem in deze regio. In eerste instantie zijn de lagere overheden hiervoor verantwoordelijk.

Het Kabinet overweegt in het kader van het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur de lagere overheden waar mogelijk te steunen.

– In de brief aan de Kamer van 28 oktober 1994 heeft de minister van V&W de beleidsvoornemens uiteengezet op het gebied van de file-problematiek, toegespitst op de korte termijn (tot 2000).

– De Kamer heeft ingestemd met het daarin verwoorde beleid. Dit beleid loopt kort gezegd langs drie sporen, te weten uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit, het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur en tenslotte het flankerend beleid, zoals het verbeteren van de alternatieven voor het autosolisme (carpools, fiets, openbaar vervoer) en het prijsbeleid (accijnzen, parkeerbeleid).

Samenwerking en afstemming met de andere overheden bij de verdere uitwerking en uitvoering van deze beleidslijnen is hierbij onontbeerlijk. De Kamer zal binnenkort over de voortgang van dit beleid worden geïnformeerd.

– Op de middellange termijn (na 2000) biedt een systeem van rekening rijden een effectief instrument om de congestie verder te beheersen. De Kamer zal over de contouren van de invoering eveneens op korte termijn worden geïnformeerd. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie-Van Gijzel.

– Het Kabinet ervaart de opmerkingen in het rapport over de toekomstige bereikbaarheid van Schiphol als een steun in de rug. Ook in het rapport wordt immers geconstateerd dat de in de PKB opgenomen maatregelen, zowel in de sfeer van het openbaar vervoer als ten aanzien van de wegen-infrastructuur, maar dan wel gecombineerd met de voorziene mobiliteitsgeleidende maatregelen en rekening rijden voor de lange termijn (2010) voldoende zijn om in de toekomst de bereikbaarheid van Schiphol te garanderen.

D. Mainportdoelstelling

– Het Kabinet constateert dat de geraamde werkgelegenheidsgroei van 55 000 arbeidsplaatsen tussen 1990 en 2015 in het rapport niet in twijfel wordt getrokken.

Uit het in 1993 gepubliceerde IEE-onderzoek is gebleken dat, als gevolg van terugkoppelingseffecten, het macro-economische werkgelegenheidseffect per saldo geringer dan 55 000 arbeidsplaatsen zal zijn, te weten 24 000 voltijds arbeidsjaren of 31 000 personen. Het Kabinet heeft daarmee rekening gehouden bij de besluitvorming over Schiphol. Overigens is de forse tijdelijke werkgelegenheidsgroei als gevolg van de omvangrijke investeringen in de komende 10 à 15 jaar in de IEE buiten beschouwing gebleven.

– In het rapport wordt terecht geconstateerd dat in de IEE geen kosten/baten-analyse wordt gemaakt. Het kabinet heeft daar bewust van afgezien, omdat het voor een dergelijke analyse nodig is alle effecten in geld uit te drukken, terwijl dat – zoals ook in het rapport wordt geconstateerd – voor milieu-effecten niet goed mogelijk is. Het kabinet heeft er juist voor gekozen enerzijds de economische effecten in kaart te brengen en anderzijds de milieu-effecten te beschrijven, zodat het parlement zelf de afweging kan maken tussen effecten die naar hun aard ongelijksoortig zijn.