

Vergaderjaar 2002–2003

**23 552**

## **Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving**

**Nr. 80**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2003

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen die door de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat zijn gesteld over de Voortgangsrapportage PKB Schiphol en omgeving 1999 en 2000 en het bijbehorende Accountantsverslag (zie kamerstuk 23 552, nr. 81). Tevens ga ik in op het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (brief 03/26/VW d.d. 17 april 2003) om een eindevaluatie van het groot project PKB Schiphol op te stellen. De beantwoording van deze vragen heeft enige tijd gevegd. Dit heeft te maken met de veelheid van onderwerpen en infrastructuurprojecten waar vragen over zijn gesteld die voortkomt uit de brede scope van de PKB Schiphol en omgeving.

De kern van de PKB Schiphol betrof de aanleg van de – toen nog geheten – Vijfde baan (nu: Polderbaan) en de wijze waarop het banenstelsel gebruikt mocht worden (met name milieunormering). Daarnaast was in deel 3 van de PKB een overzicht opgenomen van vele (infra-)projecten die min of meer in relatie stonden met de luchthaven Schiphol. Een groot deel van deze projecten viel onder de hoede van verschillende onderdelen van Verkeer en Waterstaat. Deze opzet van de PKB maakte dat de PKB een vreemde eend in de bijt is in de «grote projecten»-procedure. De diversiteit aan projecten waarover gerapporteerd moest worden, maakte het samenstellen van de voortgangsrapportage er niet eenvoudig op. In het Accountantsverslag is dit ook geconstateerd.

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten (per 20 februari 2003) is de PKB Schiphol en Omgeving komen te vervallen. De wet en de besluiten richten zich met name op de beheersing van de effecten van het vliegverkeer (door normering en beperkingen aan het ruimtegebruik). Overige onderwerpen die in de PKB Schiphol werden genoemd (bijvoorbeeld de diverse infrastructuurprojecten) zijn aan de orde in de daarvoor bestemde kaders, zoals het MIT. Met het vervallen van de PKB is de complexe verknoping van een verscheidenheid aan projecten ontrafeld, hetgeen de problemen zoals

gesignaleerd in het Accountantsverslag rond het maken van rapportages, wegneemt.

De commissie heeft mij verzocht een eindevaluatie van het groot project PKB Schiphol op te stellen opdat de groot-projectstatus afgesloten kan worden. Deze eindevaluatie zou zich moeten beperken tot de ontwikkeling van Schiphol en niet ingaan op het flankerend beleid (weginfrastructuur, HSL-Zuid, Noord-Zuidlijn etc.). In lijn met het verzoek van de vaste commissie zal ik een dergelijke eindevaluatie opstellen. Conform de procedureregeling grote projecten zal de eindevaluatie zich richten op de koppeling van het project aan de oorspronkelijke projectdoelstelling. Wat betreft de PKB Schiphol gaat het dan om de zogenaamde dubbel-doelstelling: door middel van uitbreiding van het banenstelsel zorgen dat de luchthaven zich als mainport kan ontwikkelen, maar deze ontwikkeling zodanig inkaderen dat de kwaliteit van de leefomgeving vanaf het in gebruik nemen van die nieuwe baan niet verslechtert en deels verbetert (bezien ten opzichte van 1990). Bij de behandeling van de Schipholwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten waarmee de PKB Schiphol kwam te vervallen, is de verwerking van deze doelstelling in de nieuwe regelgeving veelvuldig besproken. De eindevaluatie zal hierop aanhaken. Overigens is reeds vastgelegd dat de omzetting van de PKB naar de Wet luchtvaart voor wat betreft de milieurandvoorwaarden die hieromtrent gesteld zijn, in 2006 wordt geëvalueerd. Ik verwacht de eindevaluatie dit najaar te kunnen aanbieden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus