

Vergaderjaar 1995–1996

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 juni 1996

In juni 1995 heb ik u een globaal plan van aanpak toegestuurd voor het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI). Het project is inmiddels in volle gang. Voortschrijdend inzicht opgedaan tijdens de uitvoering van de eerste fasen van het project heeft tot een aantal aanpassingen geleid van het traject zoals dat in het u eerder toegezonden plan van aanpak werd geschetst.

Door middel van deze brief wil ik u, mede namens de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken hierover informeren alsmede over de stand van zaken en de verdere procedure rond het project TNLI. Tevens doe ik u in deze brief een voorstel tot verlenging van de geldigheidstermijn van het vigerende Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

Aanpak en stand van zaken van het project

TNLI is een gezamenlijk project van de ministers van Verkeer & Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken. Het resultaat van het project is een Integrale Beleidsvisie van het Kabinet op de toekomstige rol die Nederland wil spelen op het gebied van de luchtvaart en de infrastructuur die daarvoor benodigd is. Er wordt in het project langs twee sporen gewerkt om tot de Integrale Beleidsvisie te komen. Het eerste spoor is een onderzoeks- en analysetraject door het Delftse onderzoeksinstituut RAND/EAC naar de vraag hoe de luchtvaart zich op langere termijn zou kunnen ontwikkelen en welke rol Nederland daarbij zou kunnen spelen (scenario-gewijs) en welke (infrastructurele en/of andere) strategieën gevolgd kunnen worden om aan een bepaalde rol invulling te geven. Deze analyse levert uiteindelijk een beeld op van de effecten van de diverse opties op gebieden als bereikbaarheid, kosten, economie, ruimtebeslag en milieu.

Het tweede spoor is een referentie-onderzoek waarbij belanghebbenden worden geconsulteerd over hun referentiekader. Het kabinet heeft immers,

S-VV

mede op verzoek van de Tweede Kamer, aangegeven dat de beleidsvisie in dialoog met de samenleving tot stand dient te komen. In een interactief proces met een grote kring van belanghebbenden, worden argumenten in beeld gebracht, die een rol spelen bij de uiteindelijke keuze van het kabinet voor een voorkeursrichting.

De kennis die de analyse oplevert vormt samen met het in beeld gebrachte referentiekader van belanghebbenden de input voor de Integrale Beleidsvisie.

Het onderzoeksbureau RAND/EAC is eind 1995 begonnen met de eerste fase van het onderzoeks- en analysetraject. In deze eerste fase, die eind januari is afgerond, is onder meer een raamwerk voor het uitvoeren van de analyse opgezet. Tevens is in deze fase verkend welk abstractieniveau zal worden gehanteerd bij het opzetten van infrastructurele strategieën. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aantal mainports in Nederland (0, 1 of 2), de soort lokatie (in dicht- of dunbevolkt gebied, in of buiten economische centra, op land of in zee) en het aantal regionale en kleine luchthavens. Het gaat dus in dit project uitdrukkelijk nog niet om specifieke lokatiestudies.

Momenteel wordt dit raamwerk ingevuld. Deze invulling geeft inzicht in de effecten van diverse strategieën op relevante criteria in verschillende scenario's. Inmiddels is duidelijk geworden dat door de lange tijdshorizon (de zichttermijn van scenario's is 2025 en verder), de grote onzekerheden die inherent zijn aan het zover in de toekomst kijken en de wens om een breed pallet van strategieën te bekijken de invulling complexer is dan aanvankelijk werd gedacht. Het gevolg hiervan is dat het uitvoeren van de analyse enkele maanden meer tijd in beslag zal nemen dan oorspronkelijk gepland.

In het kader van het referentie-onderzoek worden in deze fase van het project diverse consultatierondes georganiseerd met belanghebbenden.

Het project TNLI zal zoveel mogelijk in de geest van het kabinetsstandpunt over het WRR-advies over grote projecten worden opgepakt. Dat betekent dat vóór de aanvang van de maatschappelijke dialoog een begeleidingscommissie zal worden ingesteld. De Perspectievennota kan in dit licht worden gezien als een aanvangsbesluit in het kader van het kabinetsstandpunt over grote projecten.

Hoe ziet het vervolgtraject TNLI er uit?

De voorbereiding van de Integrale Beleidsvisie verloopt in een aantal stappen:

1. Perspectievennota van het kabinet

Deze Perspectievennota, vastgesteld door het kabinet, is bedoeld als discussiestuk met de buitenwereld, waarin het kabinet een aantal richtinggevende uitspraken doet over de toekomstige rol die Nederland wil spelen op het gebied van de luchtvaart en de aard van de infrastructuur die daarbij op langere termijn nodig is. Belangrijke bouwstenen voor de Perspectievennota zijn de analyse van RAND/EAC en de uitkomsten van de externe consultaties.

2. Maatschappelijke dialoog

Op basis van deze Perspectievennota zal een maatschappelijke dialoog worden gevoerd over nut en noodzaak van verdere groei van de luchtvaart in Nederland.

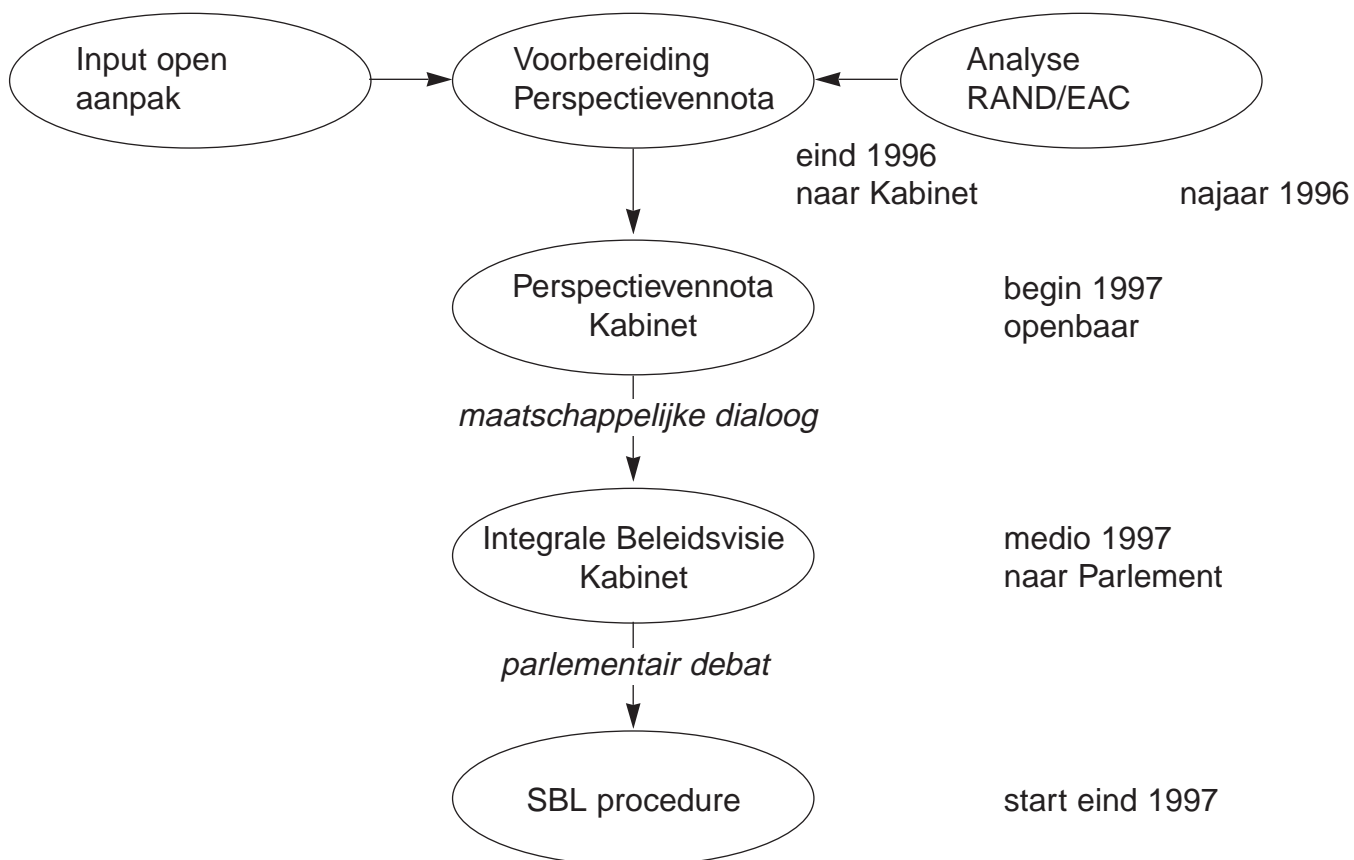
3. Integrale Beleidsvisie door Kabinet

De Integrale Beleidsvisie bevat een uitspraak van het kabinet welke algemene keuze(n) gemaakt zijn met betrekking tot de toekomstige rol van Nederland op het gebied van de luchtvaart en de gewenste mogelijkheden om deze te accommoderen, mede gelet op de uitkomsten van de dialoog met de buitenwereld. De Integrale Beleidsvisie wordt aangeboden aan de Tweede Kamer. In de tweede helft van 1997 kan vervolgens een parlementair debat plaats vinden over de Integrale Beleidsvisie.

4. Start PKB-procedure SBL

Na behandeling in het parlement zal het kabinet een en ander uitwerken in een beleidsvoornemen als deel 1 van een nieuwe PKB SBL. In deze fase komen specifieke lokaties aan de orde indien het beleidsvoornemen daartoe aanleiding geeft.

In onderstaande figuur is het bijbehorende tijdsplan weergegeven.



Verlenging SBL

Op 22 december 1996 loopt de geldingsduur van de verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) af. In december 1993 is de geldingsduur – die oorspronkelijk vijf jaar bedroeg – met drie jaar verlengd. Omdat op dit moment nog geen precies tijdschema voor een

nieuw SBL gebaseerd op de uitkomsten van TNLI te geven is, stel ik voor het SBL opnieuw met een termijn van drie jaar te verlengen.

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