

Vergaderjaar 2004–2005

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 103

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2005

Als vervolg op mijn brief van 22 juni 2005 (kamerstuk 29 750, nr. 12) over de geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) deel ik u mede dat ik heb besloten om de derde fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat directie Noord Holland te laten uitvoeren.

Ik heb u reeds eerder geïnformeerd dat ik ten behoeve van mijn besluitvorming drie varianten voor de uitvoering van GIS-3 heb onderzocht. Het ging daarbij om een subsidievariant waarbij de eigenaar zelf verantwoordelijk is voor de uitvoering van de geluidsisolatie van zijn huis, een variant waarbij de luchtvaartsector de uitvoerder is en tot slot een variant waarbij Rijkswaterstaat de uitvoeringsverantwoordelijke is.

Bij mijn afweging heb ik de uitkomst van overleggen met de bewoners- (organisaties), betrokken gemeenten, CROS, de luchtvaartsector en de haalbaarheid van de drie varianten in financiële, juridische, wetgevende en uitvoerende zin betrokken.

In het hierna volgende zal ik ingaan op mijn overwegingen per variant die tot mijn besluit hebben geleid. Ik maak hierbij een onderscheid voor de korte termijn – te weten de uitvoering van GIS-3 – en de lange termijn zijnde de uitvoering van eventuele geluidsisolatieprojecten rond de luchthaven Schiphol na GIS-3. Bij de lange termijn kunnen dan ook – indien relevant – de uitkomsten van de evaluatie van de Schipholbeleid en de Mainportstudie worden betrokken.

Subsidie variant

In mijn brief van 15 september 2004 over GIS-2 (kamerstuk 29 750, nr. 3) heb ik op basis van de eerste verkenningen over de vormgeving van GIS-3 laten weten dat «mijn voorkeur vooralsnog uitgaat naar een variant waarbij de bewoner zelf uitvoerder is».

Uit overleg met de bewoners(organisaties) is gebleken dat men zich bewust is van het feit dat de geluidsisolatie van woningen veel specialistische en technische kennis op het gebied van geluidsisolatie vraagt. Bij de subsidievariant moet daarom worden voorzien in een ondersteunend bureau voor het begeleiden van de bewoners/eigenaren in dit proces. De eigenaar blijft echter eindverantwoordelijk. Uit de gevoerde gesprekken is gebleken dat een deel van de bewoners bezwaar heeft tegen deze variant omdat men de risico's die hieraan verbonden zijn niet wil of kan dragen en/of opziet tegen de eigen inspanning.

Uit datzelfde overleg met de bewoners(organisaties) is voorts naar voren gekomen dat een groot aantal klachten van de bewoners betrekking heeft op het bieden van te weinig maatwerk en onvoldoende helderheid over het verloop van het proces.

Uit nadere analyse blijken deze punten echter oplosbaar binnen de huidige uitvoeringsorganisatie door aanpassing van de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV)1997 (zie verder bij RWS variant).

Naast het bovenstaande zijn er de volgende redenen waarom ik uiteindelijk niet voor de subsidievariant heb gekozen in vergelijking met de andere varianten:

- minder snelle start mogelijk doordat eerst subsidieregels en waarborgen voor het rechtmatig gebruik ervan moeten worden opgesteld;
- veel ondersteuning/expertise nodig voor het begeleiden van de eigenaren/bewoners;
- duurste variant vanwege apart bureau ter ondersteuning van bewoners;
- hoge administratieve en controle last voor de overheid (toets op rechtmatigheid);
- minder doelmatig; relatief hoge voorbereidingskosten in relatie tot het aantal verwachte deelnemers. Als gevolg van de eigen inspanning en de eventuele financiële risico's wordt minder deelname verwacht dan bij de andere varianten.

Sector variant

In de brief van 22 juni 2005 (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 515, nr. 86) over het Verkeer en Waterstaat programma Beter Geregeld, staat vermeld dat de voortgaande liberalisering van de luchtvaart leidt tot andere verhoudingen tussen overheid enerzijds en de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens anderzijds. In lijn met de V&W sturingsvisie ben ik van mening dat de luchtvaartsector de eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van het geluidsisolatieprogramma **op termijn** (na GIS-3) moet gaan dragen. De eventuele vervolgfases van het Programma Geluidsisolatie Schiphol bieden goede kansen om – in overleg met de luchtvaartsector – de rol van de overheid en die van de private partijen in lijn met de sturingsvisie Beter Geregeld verder uit te werken.

Op korte termijn is echter een variant waarbij de luchtvaartsector de uitvoering van GIS-3 voor haar rekening neemt, niet voor de hand liggend omdat:

- de luchtvaartsector aangeeft nu niet geëquipeerd te zijn om GIS-3 uit te voeren;
- de bewoners op grond van ervaringen uit het verleden nu weinig vertrouwen hebben in een uitvoering door de luchtvaartsector;
- mijn huidige eindverantwoordelijkheid bij uitvoering door de sector moeilijk waar te maken is;
- er een wetswijziging nodig is om de eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van de geluidsisolatie Schiphol bij de luchtvaartsector neer te kunnen leggen.

RWS variant

RWS heeft in 2000 de uitvoering van GIS-2 van de luchtvaartsector overgenomen.

Tot begin van dit jaar is er veel kritiek geweest op de uitvoering van GIS-2. Inmiddels heeft RWS een aantal verbeteringen bij de afronding van GIS-2 doorgevoerd. De luchtvaartsector heeft aangegeven over de huidige gang van zaken bij de afronding van GIS-2 zeer te spreken te zijn. Er zijn aanzienlijke kostenbesparingen bereikt en het aantal klachten van – bij de afronding van GIS-2 betrokken – bewoners is fors gedaald. De verbeteringen hebben betrekking op:

- de bedrijfsvoering, hetgeen zichtbaar is geworden door de goedkeuring welke de Audit Dienst RWS aan Progis heeft gegeven;
- het met grote zorg nakomen van afspraken met de eigenaar/bewoner;
- het werken met kleinere contracten waarin de maatregelen aan de woningen concreet worden omschreven waardoor ook een betere beheersing van de uitvoeringsduur mogelijk wordt.

Daarnaast zal mede naar aanleiding van de opgedane praktijkervaring de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV)1997 in overleg met mijn collega's van VROM en Defensie worden aangepast. Gedacht moet worden aan aanpassingen op het gebied van het bieden van meer duidelijkheid en rechtszekerheid voor de bewoner/eigenaar en meer flexibiliteit in planning en uitvoering.

Ook zullen bij de uitvoering bij GIS-3 de adviezen die de Algemene Rekenkamer in haar rapport van september 2004 heeft aangedragen en nog niet verwezenlijkt konden worden bij GIS-2 nu wel doorgevoerd kunnen worden. Deze adviezen hebben betrekking op zaken als het bieden van duidelijkheid over de scope, budget, maatwerk en uitvoerbare planning voor GIS-3. Deze zaken kunnen veelal pas na aanpassing van de RGV worden geïmplementeerd. Ik zal erop toezien dat de benodigde wijziging daarvan tijdig gereed is, zodat er in 2006 met de uitvoering van GIS-3 kan worden gestart.

Naast bovenstaande structurele verbeteringen en aanpassingen zijn mijn overwegingen om GIS-3 door RWS te laten uitvoeren de volgende:

- goedkoper dan de subsidievariant (circa 15% of € 10 mln.);
- betere beheersbaarheid mogelijk in termen van doelmatigheid en rechtmatigheid van de bestedingen;
- snellere start mogelijk dan bij de keuze voor de subsidievariant, omdat de benodigde «infrastructuur» reeds voorhanden is;
- betere aansluiting op het lopende isolatieprogramma (continuïteit);
- de huidige/opgebouwde expertise blijft behouden;
- de luchtvaartsector steunt de uitvoering van GIS-3 door RWS volledig;
- deze variant conflicteert niet met eventuele andere oplossingen voor de lange termijn waarbij de luchtvaartsector eindverantwoordelijk wordt.

Conclusie

Gezien de historie ben ik doordrongen van de noodzaak om GIS-3 zowel kostentechnisch als qua tevredenheid van de bewoners beter uit te voeren dan het geval is geweest bij de eerste fase van GIS2.

De verbeteringen die onder verantwoordelijkheid van RWS bij de afronding van GIS-2 al reeds zijn en bij GIS-3 verder kunnen worden doorgevoerd, geven mij het vertrouwen dat de uitvoering van geluidsisolatie voor **de korte termijn** het beste bij RWS directie Noord Holland in handen is.

Voor **de lange termijn** koers ik er op aan dat de luchtvaartsector de eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van een toekomstig geluids-

isolatieprogramma voor haar rekening neemt. In overleg met de luchtvaartsector zal daartoe een nadere verkenning van de verdeling tussen de verantwoordelijkheden van het Rijk en van de luchtvaartsector worden opgesteld.

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