

Vergaderjaar 2004–2005

29 750

Geluidsisolatie Schiphol fase 2

Nr. 13

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2005

Bijgaand stuur ik u het verslag van de Departementale Auditdienst van Verkeer en Waterstaat (DAD) naar de dechargeverlening van het Rijk aan de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol¹. Dit onderzoek is uitgevoerd conform mijn toezegging aan de Tweede Kamer van oktober vorig jaar.

De DAD concludeert dat haar onderzoek niet heeft geleid tot een eenduidig inzicht in de achtergronden van de dechargeverlening. Wel merkt de DAD op, dat de aard van de overeenkomst met AAS en de context waarbinnen de samenwerking tussen Staat en sector plaats vond, een belangrijke rol heeft gespeeld bij de dechargeverlening.

De omstandigheden waaronder de decharge is verleend staan beschreven in het DAD rapport:

- Er was sprake van een samenwerkingsovereenkomst tussen het Rijk en AAS. Schiphol voerde de geluidsisolatie uit namens de minister van VenW. Dit betekende dat de minister nog steeds verantwoordelijk was.
- De RLD heeft AAS nooit verantwoordelijk gesteld voor het gebrek aan voortgang en is, impliciet, steeds akkoord gegaan met de uitleg van AAS voor de vertraging.
- Beleidsbeslissingen van de overheid hadden geleid tot extra vertraging van het project. Claims van de kant van de luchtvaartsector waren niet onmogelijk.
- De politieke druk om de vijfde baan versneld in gebruik te nemen en dus het isolatieprogramma eerder af te ronden was groot. Dit maakte een lange juridische procedure om eventuele schade op AAS te verhalen ongewenst.

Tegen deze achtergrond kan ik de dechargeverlening verklaren. Tegelijkertijd constateer ik dat het ministerie bij bovenstaande ontwikkelingen nauw betrokken is geweest en hier ook mede verantwoordelijkheid voor draagt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In mijn reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer heb ik de verbeteracties genoemd die sinds 2001 zijn doorgevoerd. Vanaf 2001 stelt Rijkswaterstaat (RWS) jaarlijks een Project Raming Infrastructuur op voor het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS 2), waarbij tevens een inschatting gemaakt wordt van risico's en onzekerheden. Om de consequenties van beleidsontwikkelingen, zowel in tijd als in geld, op een correcte wijze mee te nemen heb ik besloten RWS integraal verantwoordelijk te maken voor GIS 2. Als gevolg van de verbeterde ramingen en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden binnen het ministerie is de bedrijfsvoering van het project GIS-2 sterk verbeterd. Dit moet een herhaling van de gebeurtenissen van eind jaren '90 voorkomen.

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