

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

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

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 26 maart 1998

In het plenaire overleg van 24 maart jl. heeft de Tweede Kamer mij gevraagd in te gaan op een aantal specifieke punten in de **besluitvorming rond Schiphol**. Deze punten betreffen:

1. de vertrouwensrelatie tussen ambtenaren van mijn ministerie en die van de Rijksluchtvaartdienst;
2. de procedure en wijze waarop het gebruiksplan Schiphol tot stand is gekomen, alsmede de rechtmatigheid van dit plan;
3. het onderzoeksrapport van het bureau Hague Consultancy Group over de substitutie door de HSL.

Mede namens mijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat zal ik in deze brief op deze punten nader ingaan.

1. Vertrouwensrelatie tussen VROM en RLD

In het tv-programma Netwerk van 19 en 20 maart jl. over de besluitvorming rond Schiphol werd geciteerd uit een intern memo van een voormalig topambtenaar van mijn ministerie. Het gaat om een intern memo van de toenmalige Directeur-Generaal Milieubeheer aan de toenmalige SG van mijn ministerie. De citaten die uit dit memo van 7 juni 1989 waren gelicht, behelsden forse kritiek van de toenmalige DG Milieubeheer op de werkwijze van de Rijksluchtvaartdienst bij de totstandkoming van de geluidszonering rond Schiphol en op de bij die dienst werkzame ambtenaren.

Het gaat hier om de opvattingen van een voormalig topambtenaar, gedaan aan het eind van de jaren '80. De uitlatingen zijn gedaan in het kader van problemen die kennelijk speelden in die periode. Anno 1998 constateer ik dat in tal van projecten, waaronder het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur tussen de ambtenaren van mijn ministerie en die van de Rijksluchtvaartdienst wordt samengewerkt. Van een «onbetrouwbare relatie» tussen VROM en RLD is naar het oordeel van

mijn collega van Verkeer en Waterstaat en mij is geen sprake. Wel treden in overlegsituaties onvermijdelijke verschillen van mening op, omdat vanuit verschillende invalshoeken diverse belangen op elkaar moeten worden afgestemd.

2. Totstandkoming gebruiksplan Schiphol 1998

De Kamer heeft gevraagd naar de procedure die gevolgd is bij de totstandkoming van het gebruiksplan Schiphol 1998 en naar de rechtmatigheid van dit plan. Bij de besluitvorming over het gebruiksplan Schiphol 1998 heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen mijn ambtenaren en die van mijn collega van Verkeer en Waterstaat. In dit overleg is geconstateerd, dat door de opsteller van het gebruiksplan (Amsterdam Airport Schiphol) een berekeningswijze was gevolgd die niet geheel in overeenstemming is met de appendices van het geldende berekeningsvoorschrift voor luchtvaartlawaaï. De verschillen tussen het gebruiksplan en het berekeningsvoorschrift hadden betrekking op een aantal maatregelen die in de praktijk thans wel, maar in het berekeningsvoorschrift nog niet zijn doorgevoerd. Het gaat hierbij om een aantal maatregelen die de geluidsbelasting verder terugdringen, nl. steiler starten, het minder gebruik maken van de vleugelkleppen («reduced flaps») en bepaalde motormodificaties. Het gebruiksplan Schiphol 1998 is met inbegrip van deze maatregelen vastgesteld. Volgens het NLR gaat het hierbij overigens om maatregelen die hooguit 2 a 4 % meer vliegverkeer mogelijk maken. Dat het berekeningsvoorschrift nog niet voorziet in deze nieuwe maatregelen houdt verband met het feit dat dit voorschrift een momentopname vormt van de op dat moment geldende stand der techniek.

De appendices van het berekeningsvoorschrift zullen uiteraard op de genoemde punten worden aangepast. Dit is reeds gemeld in de brief die mijn ambtgenoot van V&W op 20 maart jl. aan de Tweede Kamer heeft toegezonden.

3. Rapport HCG over substitutie door HSL

In het kader van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO, 1989–1991) is aan de Hague Consulting Group (HCG) gevraagd te onderzoeken binnen welke bandbreedte de omvang van substitutie naar de HSL zich zou kunnen begeven. Uitkomst van dat onderzoek was dat de omvang uiteraard afhankelijk is van de veronderstellingen (reistijden, prijzen, frequenties ed). Als maximum niveau is in dat rapport 7.3 miljoen reizigers genoemd, dit alles bij zeer gunstige veronderstellingen betreffende de trein. Dit rapport heeft een rol gespeeld bij de totstandkoming van het convenant in 1991, waarin naar een substitutieniveau zou worden gestreefd van 5 en zo mogelijk 10 miljoen. Dat 10 miljoen buitengewoon ambitieus zou zijn, was iedereen bekend, maar men besloot «er toch voor te gaan».

Daarna (eind 1991) is het Project Mainport en Milieu Schiphol (PMMS) van start gegaan, met ondermeer de IMER en IEE. Het PMMS project heeft uiteindelijk geleid tot de PKB in 1995. Ook in PMMS is de substitutie opnieuw getoetst. Daarin komt HCG tot de conclusie dat substitutieniveau's van meer dan 7.7 miljoen onrealistisch zijn. Mede op grond van dat onderzoek is het ambitieniveau van 10 miljoen in de PKB verlaten, en is nu sprake van een weliswaar haalbaar, maar niettemin ook nog ambitieus niveau van 5 miljoen, omdat ook daarvoor een forse inzet van flankerend beleid nodig is, waarvoor de grondslagen overigens thans zijn gelegd.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
M. de Boer