

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

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

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 december 1997

Hierbij doe ik u, mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, de volgende nota's toekomen¹:

- de Integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland (IBV),
- de Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur (RELI)
- de Beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur (KLI).

In het voorjaar heeft het kabinet de perspectievennota uitgebracht, waarin voor een breed publiek de complexiteit van de vraag naar de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur werd geschetst. Met de perspectievennota's voor de grote en kleine luchtvaart, die aan de Kamer zijn toegezonden, heeft het kabinet het startschot gegeven voor een dialoog over nut en noodzaak van ruimte bieden aan verdere groei van luchtvaart in Nederland. Tegelijk met de dialoog is nader onderzoek verricht om meer inzicht te krijgen in vragen die daarmee samenhangen. Een begeleidingscommissie onder leiding van de Commissaris van de Koningin in Zeeland, de heer Van Gelder, is ingesteld voor het bewaken van de kwaliteit van het besluitvormingsproces en de inhoudelijke onderbouwing.

De verslagen van de dialoog, de onderzoeksresultaten en de rapportages van de begeleidingscommissie worden tegelijk in aparte bundels gepubliceerd.¹

Dialoog, inbreng van direct betrokkenen, bestuurlijke standpunten en onderzoek hebben geleid tot meer inzicht in de problematiek en de (on)mogelijkheden om daar in de toekomst mee om te gaan. Het kabinet is hiermee in staat richting te geven aan de vervolgstappen, waarin het beleid voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland verder gestalte krijgt.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Integrale beleidsvisie voor de grote luchtvaart

De resultaten van de dialoog en het aanvullend onderzoek beziende, zegt het kabinet (onder voorwaarden) ja tegen verdere groei van luchtvaart. Algemeen uitgangspunt is hierbij selectieve en beheerste groei. Dit past bij de bredere mobiliteitscontext waarin het Kabinet luchtvaart wil plaatsen.

Het gaat dan om de volgende elementen:

- Ontwikkelen van beleidsmaatregelen gericht op selectieve en beheerste groei.
- Nadere uitwerking van de mogelijkheden om Schiphol optimaal te benutten.
- Nader onderzoeken van een mogelijke herconfiguratie van de luchthaven Schiphol als oplossing voor de middellange termijn.
- Verder onderzoeken van de mogelijkheden van een overloop-luchthaven op de Maasvlakte of in Flevoland en van een satelliet-luchthaven in de Noordzee in combinatie met Schiphol voor het geval op de lange termijn de groei van de luchtvaart niet op Schiphol kan worden opgevangen.

Het kabinet kiest ervoor dat Schiphol in een beleid voor de toekomst van de luchtvaart altijd een rol zal spelen. Een optimaal gebruik van de mogelijkheden die Schiphol biedt zal in de tijd altijd voorrang hebben boven nieuwe locaties.

De IBV is een projectbeslissing in de termen van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het WRR-rapport Besluit Grote Projecten. Hiermee wordt de verkenningsfase afgesloten. Het vele materiaal dat momenteel voorhanden is, heeft duidelijk gemaakt dat sprake is van een urgent probleem en dat een oplossing gewenst is. In de IBV zijn de oplossingsrichtingen uitgewerkt; deze worden hierna toegelicht.

Oplossingsrichtingen in het vervolgtraject

Voor het vervolg op de IBV maakt het kabinet een onderscheid in de korte, de middellange en de lange termijn. Onder de korte termijn wordt verstaan de periode tot de ingebruikname van de vijfde baan (2002/2003). Onder de middellange termijn wordt verstaan de periode vanaf de ingebruikname van de vijfde baan tot 2010/2015 (de zichttermijn van de vigerende PKB Schiphol en omgeving). De lange termijn is de periode daarna. Om de overgang van de korte, via de middellange, naar de lange termijn zo soepel mogelijk te laten verlopen start het kabinet gelijktijdig de volgende acties:

1. *Ontwikkelen van beleidsmaatregelen die gericht zijn op beheerste groei door een selectief beleid.* Het kabinet zal in samenspraak met belanghebbenden het selectieve beleid, ongeacht de locatie waar het luchtverkeer wordt afgehandeld, verder uitwerken, inclusief de bijbehorende maatregelen. In deze nadere uitwerking zal zowel de mate waarin deze maatregelen bijdragen aan de probleemoplossing worden aangegeven als de momenten waarop ze kunnen worden ingezet en effectief zijn.
2. *Voor de ontwikkeling van Schiphol op de korte termijn* zal besluitvorming plaatsvinden naar aanleiding van het Gebruiksplan 1998 en de doorkijk die dit bevat voor de jaren daarna. In de komende maanden zal nader inhoud worden gegeven aan beheerste groei door selectief beleid en aan verdere optimalisatie van Schiphol binnen de kaders van de PKB Schiphol en omgeving. Tevens wordt de

handhavingssystematiek onderzocht. De Tweede Kamer zal over de voortgang van het korte termijnbeleid ten aanzien van Schiphol in het voorjaar van 1998 worden geïnformeerd.

3. *Starten van vier onderzoekstrajecten*, te weten de herconfiguratie van Schiphol, een mogelijke overloopvluchthaven op de Maasvlakte of in Flevoland en een satellietvluchthaven op de Noordzee. Het onderzoek naar herconfiguratie van Schiphol wordt gestart om te toetsen in hoeverre substantiële groei boven de volumegrenzen van de PKB Schiphol en Omgeving op de middellange termijn, de termijn tussen 2003 en 2010–2015, inderdaad kan worden opgevangen binnen de milieugrenzen van de PKB Schiphol en Omgeving. Het ligt in de rede te verwachten dat het onderzoek naar de herconfiguratie, vanwege de al beschikbare informatie, sneller klaar zal zijn dan de andere drie onderzoeken. Onderzocht wordt wat de gevolgen zijn van het gebruik van een aangepast banenstelsel voor de geluidshinder waaronder ook de 20 Ke, de geluidshinder in de nacht en de overige relevante PKB milieuaspecten zoals geuremissies, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid. Het onderzoek zal moeten uitwijzen of inderdaad een substantieel groter vervoersvolume binnen de PKB milieugrenzen kan worden verwerkt. Voorlopig wordt uitgegaan van afronding van dit onderzoek in maart 1998. Op dat moment wordt een eigenstandig beslismoment ingebouwd voor vervolgstappen. Als er voldoende indicaties zijn dat op Schiphol substantieel meer passagiers vervoerd kunnen worden binnen de milieugrenzen van de PKB Schiphol en Omgeving, kan het kabinet een besluit nemen tot het opstellen van een startnotitie die het begin vormt van de procedure gericht op een partiële herziening van de PKB Schiphol en Omgeving. Daarbij worden de voorlopige uitkomsten van de overige drie onderzoeken betrokken.

Het kabinet kan op dat moment besluiten tot het starten van deze procedure om geen tijd te verliezen voor de hoogst noodzakelijke oplossingen voor de middellange termijn. Het is niet te beschouwen als een expliciet en onomkeerbaar besluit over de herconfiguratie zelf, omdat enerzijds de hele procedure (startnotitie, richtlijnen, MER, PKB etc.) nog moet worden doorlopen en omdat anderzijds de definitieve uitkomsten van de overige onderzoeken nog niet beschikbaar zijn.

In die overige onderzoeken komen onder meer aan de orde: locatiebepaling, banenstelsels, nader onderzoek naar milieu, veiligheid, verkeer en vervoer en ruimte en nadere bepaling van de verkeersverdeling. Daarmee komt meer op locatieniveau toegespitste informatie beschikbaar.

Resultaten van de onderzoeken zijn naar verwachting in september 1998 beschikbaar, zodat op dat moment een bredere afweging tussen de optie herconfiguratie alleen en de overige opties mogelijk is. Er is dan een apart beslismoment. Op basis van een bredere afweging kan het kabinet besluiten om de richtlijnen van de MER voor de herconfiguratie vast te stellen en/of een startnotitie voor de overige mogelijkheden op te stellen. Wanneer in 1999 PKB deel 1 van de herconfiguratie uitkomt, is er opnieuw een moment van terugkoppeling. De richtlijnen van de MER voor de overige opties kunnen dan worden vastgesteld. Zo is er bij elke vervolgstap een terugkoppelmoment voordat een volgend besluit genomen wordt. In de tussentijd worden de ontwikkelingen in de luchtvaart nauwlettend in de gaten gehouden, opdat steeds op veranderende omstandigheden kan worden ingespeeld.

Het kabinet constateert dat bij betrokkenen, zowel uit de luchtvaartsector als uit de milieubeweging en de bewonersorganisaties de intentie bestaat

om met elkaar verder te denken en gezamenlijk verder te werken aan oplossingen voor de korte, middellange en de lange termijn. Het kabinet wil initiatieven die daarop zijn gericht ondersteunen en faciliteren.

Beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur

Uitgangspunt vormde het in de Perspectievennota geformuleerde standpunt dat ontwikkelingen in de kleine luchtvaart door het kabinet niet gestuurd zullen worden via volumebeleid maar via aan de inpasbaarheid van kleine luchtvaart te stellen randvoorwaarden voor veiligheid, milieu en ruimtelijke ordening.

Aan de hand van de overwegingen uit de dialoog en inzichten op grond van nader onderzoek is dit uitgangspunt verder uitgewerkt in de beleidsvisie over het te voeren lange termijnbeleid.

Hoofdpijn van deze visie is dat de door de kleine luchtvaart veroorzaakte geluidshinder ook na de -3 bkl operatie (halvering van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de zonegrens per 1-1-2000) verder afneemt tot een verwaarloosbaar niveau van ernstige hinder; een en ander te bereiken door bronmaatregelen, aangevuld met operationele maatregelen. De daardoor vrijkomende geluidsruimte wordt verdeeld tussen milieu/omgeving enerzijds en kleine luchtvaart anderzijds.

Infrastructurele maatregelen (verplaatsing van velden) kunnen bijdragen aan het oplossen van lokale knelpunten, maar zullen worden overgelaten aan provincies en gemeenten.

Tevens gaat het in deze visie om een betere en meer op de individuele vlieger en de exploitant gerichte regeling van het gebruik en van de handhaving. Tenslotte zal worden nagegaan of decentralisatie van rijkstaken ten aanzien van de kleine luchthavens kan plaatsvinden en of er een andere taakverdeling tussen publieke en private sector mogelijk is.

Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur

Deze nota is een aanzet tot een visie van het Rijk op de regionale velden voor de lange termijn. Er heeft geen perspectievennota aan ten grondslag gelegen en er is geen onderzoek gedaan. RELI verkeert namelijk in een andere fase dan de andere nota's.

Het doel van de nota is te komen tot agendering van de belangrijkste issues voor het lange termijnbeleid voor de regionale luchtvaarterreinen. In RELI worden de volgende conclusies getrokken:

- De regionale velden hebben geen overlooppunt voor Schiphol.
- Voor continentale bestemmingen op de middellange afstand (tot 1000 km) ligt het primaat bij de hoge-snelheidstrein. Ook voor de binnenlandse markt legt het kabinet zijn eerste keuze bij de trein.
- Het Rijk zal vooral sturen op randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid en niet op volume.
- Er wordt een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden tot decentralisatie van de rijksbetrokkenheid bij de regionale velden. Hierbij wordt gezocht naar een model waarbij binnen de nationale randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid nog een afweging kan plaatsvinden op regionaal niveau.

In het vervolgtraject zal onder andere door nader onderzoek en in dialoog met relevante partijen uit de samenleving verder gewerkt worden aan het formuleren van concrete beleidsdoelen en het ontwikkelen van de bijbehorende instrumenten. Aangekondigd wordt dat eind 1998 een nadere uitwerking van het beleid voor de regionale luchtvaart zal worden gepresenteerd. Dan kan worden aangesloten bij de uitvoering van de beleidsinzet voor grote en kleine luchtvaart.

De complete set stukken zal woensdag 3 december rond het middaguur aan u worden aangeboden. Het kabinet stelt het op prijs om op korte termijn met uw Kamer over de in de nota's aangegeven beleidsrichtingen en de te volgen procedure van gedachten te wisselen.

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