



Aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Nr. 127752.119

Den Haag, 7 juli 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer heeft zich de afgelopen weken beraden over uw verzoek tijdens de begrotingsbehandeling van 20 april jl. gedaan om met opmerkingen en aanvullingen te komen op de door u voorgestelde uitvoering van de motie-Baarda. De commissie heeft dat gebaar zeer op prijs gesteld. Een open en communicatieve werkwijze is in haar ogen cruciaal om het wantrouwen dat rondom het Schiphol-dossier gegroeid is zoveel als mogelijk is te verminderen.

Die houding proeft de commissie ook in het 'Plan van Aanpak voor de evaluatie Schipholbeleid', zoals dat op 18 juni jl. is gepresenteerd. De commissie kan zich daar in grote lijnen vinden. Het Plan is ambitieus en streeft naar een zo groot mogelijke openheid en helderheid jegens alle betrokkenen. Dat is een bestuurlijke aanpak die de commissie zeer aanspreekt.

Juist met betrekking tot het Schiphol-dossier heeft het beeld over de betrouwbaarheid van de overheid de afgelopen periode onmiskenbaar schade opgelopen. Een zorgvuldige en transparante aanpak van de evaluatie van het Schipholbeleid en daarmee van de uitvoering van de motie-Baarda is de meest geeignende weg om deze schade waar mogelijk te herstellen. In dat licht moeten de navolgende vier opmerkingen van de commissie dan ook gelezen worden.

In de eerste plaats is het gegeven deze geschiedenis van cruciaal belang om onnodige misverstanden te vermijden. Zo'n misverstand ontstaat bijvoorbeeld als in de verklarende woordenlijst in bijlage 1 over de motie-Baarda te lezen staat: 'Op grond van deze motie moeten de doeltreffendheid en het effect in de praktijk van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenbesluit Schiphol worden geevalueerd.' Dat is niet correct. Ten overvloede: de motie verplicht de regering te evalueren of het nieuwe stelsel in vergelijking met de PKB 1995 een gelijkwaardige bescherming biedt.

Omdat niet alleen in bijlage 1, maar ook elders in het Plan van Aanpak niet altijd is gekozen voor een precieze formulering leidt dat tot verwarring, die eigenlijk nergens voor nodig is. Daarom zou de commissie het op prijs stellen als u er op toeziet dat bij de weergave van de motie-Baarda voor de correcte beschrijving wordt gekozen.

In de tweede plaats is de commissie uit gesprekken met betrokkenen, zowel uit de sfeer van de verschillende bewonersplatforms als uit de sfeer van het CROS, gebleken dat er bij velen reeds bij voorbaat scepsis heerst over de uitkomst van de evaluatie. Vooral van de zijde van de bewoners uit zich dat doordat zij tot in detail commentaar leveren op de opzet van de evaluatie. De brief van de Stichting Platform Leefmilieu Schiphol, d.d. 23 juni, kan hier als voorbeeld dienen. Juist omdat de opmerkingen zo concreet zijn, moet het - zo meent de commissie - mogelijk zijn om helderheid te krijgen over de vraag of deze kritiekpunten al dan niet terecht zijn. Zoveel als redelijkerwijs mogelijk is moet immers worden voorkomen dat de evaluatie al bij voorbaat door betrokkenen wordt gediskwalificeerd.

Het is de commissie in de derde plaats opgevallen, dat er een moeilijk te overbruggen kloof bestaat tussen de objectieve logica die ten grondslag ligt aan de evaluatie (en de berekeningen die daarbinnen plaats vinden) en de subjectieve logica die bepalend is voor de ervaring van vooral de geluidsoverlast. De mogelijke 'objectieve' slotsom van een evaluatie, dat de groei van Schiphol zich *per saldo* binnen de milieunormen heeft afgespeeld, zal daarom snel op gespannen voet staan met de 'subjectieve' ervaring dat er op tal van *afzonderlijke* locaties meer hinder is opgetreden. Dit verschil ziet de commissie als de politieke achillespees van de komende evaluatie. De hoop dat een feitelijk-rekenkundige evaluatie de onrust in de regio zal verminderen, zou daardoor wel eens ijdel kunnen zijn. Het komt de commissie voor dat aparte bezinning op deze problematiek wenselijk is.

Het bovenstaande onderstreept nog eens de noodzaak - en daarmee komt de commissie op haar vierde punt - dat de evaluatie van het Schipholbeleid en de uitvoering van de motie-Baarda door een onafhankelijke instantie zal worden verzorgd. Tijdens het begrotingsdebat op 20 april jl. heeft u daar terecht al op gewezen.

In dat kader pleit de commissie voor een onafhankelijke instantie/commissie, die op korte termijn zal moeten worden samengesteld, zodat zij in dit complexe proces een strenge regie zal kunnen voeren. Daarbij zal deze onafhankelijke commissie - in personele en/of inhoudelijke zin - gebruik moeten kunnen maken van de expertise zoals die bijvoorbeeld in de commissie-Eversdijk is opgebouwd. Aan te bevelen is bovendien om de commissie tevens om advies te vragen over de eerder omschreven discrepantie tussen 'objectief' rekenen en 'subjectief' ervaren.

Tot slot wil de commissie nogmaals haar erkentelijkheid uitspreken voor uw uitnodiging om met aanvullingen te komen op de door u gepresenteerde aanpak met betrekking tot de uitvoering van de motie-Baarda. Daardoor is zij zich weer eens ten volle bewust geworden van de praktisch-politieke complexiteit van de dubbeldoelstelling ('groei binnen milieunormen') van het Schipholbeleid. De commissie spreekt de hoop uit dat de komende evaluatie, alsmede de finale uitvoering van de motie-Baarda, er toe zal leiden dat zowel de politiek als de direct betrokkenen meer handvatten zullen krijgen om de overlast in onderling overleg en op een zo flexibel mogelijke wijze tot een minimum te kunnen beperken. De commissie realiseert zich echter heel goed dat welke maatregel dan ook nooit naar ieders tevredenheid zal zijn en vanuit dat kader valt het te betreuren dat de mogelijkheid van een andere locatie voor Schiphol momenteel geheel uit het politieke vizier verdwenen is. Want men hoeft geen Nostradamus te zijn om te kunnen voorzien dat een ambitieuze luchthaven in dit buitengewoon dichtbevolkte gebied een permanente bron zal blijven van onrust en conflicten.

De griffier van de commissie,

B. Nieuwenhuizen.