

Vergaderjaar 1999–2000

**24 786**

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

**Nr. 59**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 1999

Tijdens het algemeen overleg op 29 juni dit jaar over Schiphol (24 786/23 552, nr. 57) is het punt van de «toegevoegde waarde van vervoerssegmenten» als onderzoeksvraagstuk in het onderzoeksprogramma ten behoeve van het «eerste moment van afweging» aan de orde gesteld door de heer Rosenmöller. Op 1 juli is een motie (24 786, nr. 56) hieraangaande aangehouden na mijn toezegging dat ik de Tweede Kamer der Staten-Generaal zou informeren over het «raamwerk voor een economische effectrapportage». In dat raamwerk zou ook moeten worden aangegeven op welke wijze en in welke mate de vraag van de «toegevoegde waarde van de diverse vervoerssegmenten» aan de orde komt. Met deze brief wordt deze toezegging ingelost.

In deze brief wil ik, mede namens mijn collega's van Economische Zaken en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op vier punten ingaan:

1. De wijze waarop ik wil omgaan met het bedrijf Schiphol in het licht van de gevraagde informatie over toegevoegde waarde van vervoerssegmenten;
2. De mate waarin dit jaar richting het eerste moment van afweging onderzoek wordt gedaan naar het gevraagde;
3. De wijze waarop ik na het «eerste moment van afweging» verder wil laten studeren op het gevraagde punt in het kader van een Economische Effectrapportage;
4. De wijze waarop ik in de reeds toegezegde «mainportnota» aandacht wil besteden aan dit onderwerp.

#### **1. Het bedrijf Schiphol en het sturen op segmenten van het luchtvervoer**

Tijdens het debat van 1 juli 1999 heb ik al aangegeven dat ik de vraag naar het aandeel van het transferverkeer op het totale verkeer niet relevant acht vanuit de intentie daarop te willen sturen vanuit het rijksbeleid. In het SBTL is het voornemen neergelegd af te zien van afzonderlijke eisen aan

het volume van het luchtvaartverkeer. Ik heb reeds aangegeven niet naar een situatie toe te willen waarin vanuit het rijksbeleid wordt bepaald welke verhoudingen tussen de vervoerssegmenten (transfer/OD/vracht) wenselijk zijn. Van dit soort bemoeienis met het luchtvaartbedrijf wil ik nadrukkelijk af. Het is aan het bedrijf zelf om te bepalen hoeveel procent OD of transfer nodig en belangrijk is vanuit bedrijfseconomisch perspectief. Deze afweging dient uiteraard plaats te vinden binnen de randvoorwaarden zoals die momenteel hun uitwerking krijgen in het in ontwikkeling zijnde nieuwe normeringsstelsel. Hierdoor is er natuurlijk wel een relatie tussen de milieugrenzen en het door het bedrijf in te zetten luchtverkeer. Over dit nieuwe stelsel verwacht ik op afzienbare tijd met u te kunnen spreken.

De heer van Gijzel heeft aangegeven dat het, in het licht van de mogelijke discussie over een rijksbijdrage voor de benodigde investeringen voor de diverse lange termijn opties voor een grote nationale luchthaven, van belang is om te weten of een mainport met heel veel transferpassagiers in macro-economische termen meer oplevert dan een luchthaven met aanzienlijk minder transferpassagiers op een gegeven vervoersvolume. Dit zijn vragen waarvan ik het belang onderschrijf en die zowel voor het EMA, maar nog meer voor de periode daarna binnen het kader van de economische effectrapportage en de maatschappelijke kosten-baten analyse nader bekeken worden.

## **2. Onderzoek naar toegevoegde waarde vervoerssegmenten dit jaar richting «eerste moment van afweging»**

Door het Kabinet is toegezegd dat eind dit jaar een Eerste Moment van Afweging (EMA) zal plaatsvinden waarin op basis van nader onderzoek gezien zal worden welke locatie(s) en welke varianten voor de lange termijn in procedure gehouden zullen worden. Dit is geen finale afweging tussen de nog in geding zijnde opties, maar een nadere verkenning op basis van nieuwe gegevens of bepaalde varianten voor de nationale luchthaven leiden tot een beleid met dermate lage preferenties dat deze opties nu reeds af kunnen vallen. Het gaat dan dus om een nadere «trechtering» van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de nationale luchthaven, op Schiphol of op zee.

Het onderzoek dat in 1999 (ten behoeve van het EMA) wordt uitgevoerd, richt zich op deze trechtering waarbij ook in globale zin wordt verkent hoe verschillende groeiscenario's in bedrijfseconomisch en macro-economisch opzicht uitwerken voor de diverse lange termijn opties. Het accent in het economisch onderzoek richt zich dit jaar echter primair op de vraag hoe de diverse lange termijn opties kunnen worden beoordeeld voor wat betreft de financierbaarheid.

Zo wordt dit jaar gewerkt met verschillende groeiscenario's die aannames kennen over het totale volume en met verschillende samenstellingen (meer/minder transfer) van het vervoerssegment. Dit onderzoek maakt deel uit van de studies die door de luchtvaartsector onder de noemer «markt- of business-case» worden uitgevoerd. Ik verwijs in dat kader naar de u reeds aangeboden nota «rol- en taakverdeling luchtvaartsector-rijksverheid bij nadere afweging Lange Termijn-opties».

## **3. Het na het EMA uit te voeren onderzoek in het licht van de Economische Effectrapportage**

Na de eeuwwisseling zal, nadat de richtlijnen zijn vastgesteld, ondermeer worden gewerkt aan een Economisch Effect Rapport. Over het voorziene vervolgtraject zult u na het eerste moment van afweging nader worden geïnformeerd.

Met de economische effectrapportage zullen de economische effecten

worden beschreven van alle relevante ontwikkelingsvarianten van de luchthaven. Naast macro-economische aspecten kunnen in dit verband vooral de vervoerseconomische effecten worden genoemd, dat wil zeggen de hoeveelheid passagiers, vracht en vliegtuigbewegingen, alles onderverdeeld in de relevante vervoerssegmenten. Het onderscheid O/D versus transfer zal daarbij zeker worden gemaakt, omdat niet bij alle ontwikkelingsvarianten de verhouding tussen deze twee segmenten gelijk zal zijn.

Zo zal in situaties waarin sprake is van capaciteitstekorten (bijvoorbeeld een beperkt Schiphol in een marktomgeving van hoge groei), het transferaandeel mogelijk achterblijven. Daarnaast kan dat aandeel nog relevant zijn in alternatieve scenario's met name in die scenario's waarin sprake is van een situatie, waarin de KLM een deel van zijn netwerk op een andere Europese luchthaven heeft ondergebracht, en waardoor vooral het transferaandeel in dergelijke situatie belangrijk lager kan zijn. Op deze wijze zullen de dit jaar gehanteerde scenario's ten behoeve van het EMA nader worden uitgewerkt.

Samenvattend is het karakter van het EER zodanig dat de effecten worden beschreven van alternatieve scenario's en ontwikkelingsvarianten, ook op de vervoerssamenstelling en de invloed van die segmenten op het macro-economisch rendement. Met deze onderzoeksinspanningen worden de naar voren gebrachte vragen tijdens het debat van 1 juli jongstleden beantwoord.

#### **4. Aandacht voor de vervoerssegmenten in de Mainportnota**

Ik heb u eerder toegezegd om u te informeren over het economisch belang van de mainports in de zogenaamde Mainportnota.

Mainports zijn onlosmakelijk verbonden met het transferverkeer, en ik wil in deze nota dan ook nadrukkelijk een plaats inruimen voor het aangeven van de strategische waarde van het transfersegment in relatie tot andere vervoerssegmenten. Dit zal een kwalitatieve verkenning zijn. Ik heb het voornemen om deze nota zo spoedig mogelijk naar de Kamer te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos