

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 16 HERDRUK³

VERSLAG HOUDENDE EEN AANVULLENDE LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 juni 1995

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben aanvullende vragen voorgelegd aan de regering over de PKB Schiphol en Omgeving (23 552, nrs. 7–14). De Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 2 juni 1995.

Van deze vragen en antwoorden brengen de commissies als volgt verslag uit. Het verslag wordt voorafgegaan door de aanbiedingsbrief van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteyn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Piv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie

55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Van Zijl (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Wolters (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Esselink (CDA), ondervoorzitter, Versnel-Schmitz (D66), M. M. van der Burg (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (AOV), Poppe (SP), Gabor (CDA), Jorritsma-van Oosten (D66), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteyn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA),

M. Vos (GroenLinks), Dijksma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD).
Piv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), Boers-Wijnberg (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Van de Camp (CDA), Fermina (D66), Oudkerk (PvdA), Valk (PvdA), Hoogervorst (VVD), Hendriks (HDRK), Bijleveld-Schouten (CDA), Van 't Riet (D66), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Vreeman (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD).

³ Herdruk alleen van het omslagvel: het betreft een *aanvullende* lijst van vragen en antwoorden.

Aanbiedingsbrief:

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 juni 1995

Hierbij bied ik u aan, mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, de antwoorden op de schriftelijke vragen in tweede ronde naar aanleiding van deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving en de daarbij behorende Nota van Toelichting, zoals ontvangen op 1 juni 1995.

Voor de goede orde wijs ik u er op dat in de beantwoording van vraag 65 wordt ingegaan op het resultaat van de berekeningen met betrekking tot de geluidsproductie van de 600+-zitters en de gekromde nadering van de gedraaide baan in de banenstelsels 5G en 5GG. Dit naar aanleiding van de door u in de eerste schriftelijke ronde gestelde vragen.

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

mitigeren is ervoor gekozen een deel van de isolatiekosten ten behoeve van fase 1 vóór te financieren uit een lening op de kapitaalmarkt. Deze financieringsverplichting is aangegaan door het luchtvaartbedrijfsleven, dat zich hiervoor verenigd heeft in de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS). Op haar beurt heeft de Staat zich verplicht de heffingen op landende vliegtuigen door te laten lopen totdat alle financiële verplichtingen van de SGIS jegens de kapitaalverstrekkers zijn voldaan. Vergelijkbaar met art. 77 is een wijziging van de Luchtvaartwet in voorbereiding die de heffing op het ticket mogelijk maakt.

De omvang van de rentederving (extra rentelast) voor de Staat als gevolg van de voorfinanciering tweede fase Schiphol is afhankelijk van een groot aantal factoren. De belangrijkste zijn de voorfinancieringsreeks, fluctuaties in de kosten van het bouwprogramma, inflatie, het rentepercentage en het uitvoeringstempo van het isolatieprogramma. Tenslotte zij erop gewezen dat de totale opbrengst van de ticketheffing stijgt met de gemiddelde groei van het aantal O/D-passagiers.

Bij het vaststellen van het niveau van de heffing moet worden bedacht dat de meeste met Schiphol concurrerende luchthavens geen isolatieprogramma's kennen van een financiële omvang als die op Schiphol. De prijsgevoeligheid van de markt is zodanig dat een prijsverschil van enkele guldens kan leiden tot marktverschuivingen in het nadeel van Nederland. Bedacht moet worden dat op grond van fase 1 reeds een geluidheffing op landingen moet worden opgebracht oplopend van ca f 12,5 mln in 1995 tot ca f 30 mln in 2012. Voor fase 2 komt daar extra bij een bedrag van f 30 mln in 1997 tot f 45 mln in 2010. Tegen deze achtergrond moet ook de voorfinanciering door het Rijk worden gezien. Door een voorfinanciering worden de lasten over een langere tijd gespreid, zodat de lasten uit concurrentie-oogpunt verantwoord zijn.

174

Is de regering het ermee eens dat voor een goede beoordeling van de werkgelegenheidseffecten de macro-economische doorwerking relevant is en dat een nulalternatief dat is gebaseerd op een ontwikkeling van de groei van Schiphol zonder vijfde baan een beter referentiepunt is dan een momentopname in het verleden? (blz. 38).

In PKB-3 schetst het kabinet een ontwikkeling van Schiphol tot mainport tussen nu en 2015. Voor de besluitvorming in het parlement is het noodzakelijk dat, om de voor- en nadelen goed te kunnen wegen, duidelijk wordt gemaakt hoe de situatie op verschillende terreinen (milieu, ruimtelijke ordening, economie) in 2015 zich verhoudt ten opzichte van die van vandaag. Als referentiepunt heeft het kabinet daarbij om praktische redenen gekozen voor het jaar 1990. Voor de milieu-effecten heeft de vergelijking tussen de situatie in 1990 en 2015 plaatsgevonden in het IMER. Voor de economische effecten heeft de vergelijking plaatsgevonden in de IEE. Daaruit blijkt dat de door het kabinet voorgestane ontwikkeling van Schiphol tot mainport leidt tot een toename van de aan Schiphol toe te rekenen werkgelegenheid van 54 000 arbeidsplaatsen van meer dan 15 uur per week (= ca 49 000 arbeidsjaren) tussen 1990 en 2015. Het kabinet acht dit een zeer relevant gegeven voor de besluitvorming.

Zonder nadere besluitvorming van het parlement zal Schiphol nog enigszins kunnen groeien, maar zal er onvoldoende capaciteit zijn om de mainport-status te kunnen bereiken. In PKB-3 stelt het kabinet een pakket maatregelen voor waardoor binnen gestelde milieu-randvoorwaarden wel een ontwikkeling tot mainport mogelijk is. Om inzichtelijk te maken welke effecten dit pakket maatregelen teweeg zal brengen, is het relevant om de door het kabinet voorgestane ontwikkeling af te zetten tegen een nulalternatief.

In de wetenschap dat de keuze voor een nulalternatief altijd voor discussie vatbaar zal zijn, is in de IEE-deelstudie «Macro-economische

effecten» een nulalternatief gehanteerd waarin de groei van Schiphol wordt beperkt tot 300 000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit is een rekentechnische exercitie geweest zonder uitspraken te doen over het realiteitsgehalte van een dergelijke ontwikkeling. Hoewel de fysieke capaciteit van het huidige vierbanenstelsel veel groter is en meer dan voldoende is om Schiphol te kunnen laten uitgroeien tot mainport zonder rekening te houden met de milieu-effecten, is voor een dergelijk nulalternatief gekozen omdat het globaal spoort met de groei-mogelijkheden die de vigerende PKB, te weten het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), biedt.

In de genoemde IEE-studie is de vergelijking van het kabinetsvoorstel met het nulalternatief weergegeven. Daaruit blijkt dat het macro-economisch werkgelegenheidseffect van het kabinetsvoorstel 24 100 arbeidsjaren of 31 000 personen is (zie ook antwoord A 8).

Resumerend: een vergelijking tussen 1990 en 2015 is relevant om de totale effecten van de door het kabinet voorgestane ontwikkeling van Schiphol te kunnen beoordelen en onderling af te wegen. Een vergelijking op alle aspecten tussen het nul-alternatief en de door het kabinet voorgestane ontwikkeling is relevant om de meerwaarde kunnen beoordelen van het door het kabinet ter besluitvorming voorgelegde pakket maatregelen.