

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 16

VERSLAG HOUDENDE EEN 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 Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (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).

Plv. 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 (U 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (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 Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (AOV), Poppe (SP), Gabor (CDA), Jorritsma-van Oosten (D66), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA),

M. Vos (GroenLinks), Dijkema (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. 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 (U 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Vreeman (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD).

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

Vragen en antwoorden:

A. Vragen naar aanleiding van het rapport Oranjewoud

1

Oranjewoud concludeert dat beide stelsels, 5G en 5P, voldoen aan de mainportcriteria ten aanzien van bruikbaarheid, met dien verstande dat 5P met een ruimere marge aan de grenswaarden voldoet dan 5G. Is de regering met de kamer van mening dat het betrekken van marges bij de discussie afbreuk doet aan de betekenis van grenswaarden? Hebben deze marges desondanks een rol gespeeld bij het bepalen van de voorkeur van de regering? (blz. 1).

Nee, dit doet geen afbreuk aan de betekenis van grenswaarden ten aanzien van de mainportcriteria, want de dagelijkse praktijk kan nu eenmaal behoorlijk afwijken van de theoretische modellen waarvan is uitgegaan bij de berekeningen. Een grotere of kleinere marge ten opzichte van de gestelde criteria kan dan wel degelijk een rol spelen bij de te maken afweging.

De aanwezigheid van grotere marges bij 5P dan bij 5G heeft een secundaire rol gespeeld bij de keuze van het kabinet voor 5P. De uiteindelijke keuze voor 5P heeft de regering echter gemaakt na afweging van alle factoren, zowel economische als milieu-technische.

2

Oranjewoud concludeert dat «het 5G-stelsel (...) mogelijk ten onrechte is afgefallen als reëel keuze-alternatief voor het 5P-stelsel». De regering reageert slechts op de conclusie dat verdere optimalisatie van 5G er niet toe zal leiden dat 5G (duidelijk) beter zal worden ten aanzien van geluidshinder dan 5P. Wat is de reactie van de regering op de door Oranjewoud genoemde conclusie? (blz. 2).

Zie A 83.

3

Hoe luiden de meest recente prognoses van de groei van het vliegverkeer zowel in aantal passagiers en in tonnen vracht van de tien grootste Europese luchthavens? (blz. 9).

Voor Schiphol zijn na het uitbrengen van de IEE van overheidswege in het kader van de PKB geen prognoses meer gemaakt. Vooralsnog is daar ook geen aanleiding toe, ondanks de recent geconstateerde groei-versnelling. De snelle groei die zich in de laatste jaren heeft voorgedaan is mede gebaseerd op enkele specifieke factoren, die zich naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst niet zullen blijven voordoen (zie ook de beantwoording van A 78).

In de IEE-deelstudie «Concurrentie-analyse» (december 1993) zijn van vijf omliggende luchthavens prognoses aangegeven. Voor 2010 zijn deze (in miljoenen passagiers):

Londen Heathrow	80
Parijs CDG	80–100
Düsseldorf	25–30
Brussel	25
München	30

Voor alle tien grootste Europese luchthavens afzonderlijk zijn geen prognoses beschikbaar. Wel worden door diverse instituten regelmatig

prognoses afgegeven over de groei van de luchtvaart. Zo verwacht IATA/SRI (European Traffic Forecast 1992) tussen 1990 en 2010 een jaarlijkse passagiersgroei van 4.7% (binnen Europa en op de routes naar/van Europa). Meer recente prognoses zijn van Boeing (1994). Tussen 1994 en 2013 verwacht Boeing zowel binnen Europa, als op de noord-atlantische routes een passagiersgroei van 4.4%, terwijl op de routes naar Azië een groei van 7.2% wordt verwacht. Voor vracht wordt een groei (wereldwijd) van 6.5% in dezelfde periode verwacht. Bedacht dient evenwel te worden dat vergelijking met de Schipholprognoses met omzichtigheid dient te geschieden, gezien de verschillende uitgangspunten die eraan ten grondslag liggen.

4

De mainportdoelstelling is afhankelijk gesteld van relatieve doelen, in vergelijking met andere Europese luchthavens. Dit maakt de «mainport» tot een bijzonder rekbaar begrip. Is de regering met de Kamer van mening dat het aangeven van een kwantitatieve grens meer zekerheid biedt in de planning? Hoe hoog zal die grens moeten zijn? (blz. 11).

De mainport-status is een relatief begrip en onder andere afhankelijk van ontwikkelingen in de wereldluchtvaart.

Zoals in de PKB en de NvT is aangegeven zal op grond van de huidige inzichten een luchthaven, om mainport te kunnen worden, in 2015 minimaal capaciteit moeten kunnen bieden voor 38 mln. passagiers en 1,8 mln. ton vracht (excl. trucking). Het valt echter niet uit te sluiten dat, als gevolg van toekomstige ontwikkelingen, de mainportdrempelwaarde in de toekomst hoger of lager zal komen te liggen. Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Het Kabinet acht het aangeven van een kwantitatieve grens derhalve niet wenselijk.

4

De mainportdoelstelling is afhankelijk gesteld van relatieve doelen, in vergelijking met andere Europese luchthavens. Dit maakt de «mainport» tot een bijzonder rekbaar begrip. Is de regering met de kamer van mening dat het aangeven van een kwantitatieve grens meer zekerheid biedt in de planning? Hoe hoog zou die grens moeten zijn? (blz. 11).

De mainport-status is een relatief begrip en onder andere afhankelijk van ontwikkelingen in de wereldluchtvaart.

Zoals in de PKB en de NvT is aangegeven zal op grond van de huidige inzichten een luchthaven, om mainport te kunnen worden, in 2015 minimaal capaciteit moeten kunnen bieden voor 38 mln. passagiers en 1,8 mln. ton vracht (excl. trucking). Het valt echter niet uit te sluiten dat, als gevolg van toekomstige ontwikkelingen, de mainportdrempelwaarde in de toekomst hoger of lager zal komen te liggen. Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Het kabinet acht het aangeven van een kwantitatieve grens derhalve niet wenselijk.

5

Kan een doelstelling worden gegeven ten aanzien van het aantal arbeidsplaatsen, het verwachte inkomenseffect, het geprognostiseerd aantal bedrijfsvestigingen en de verwachte investeringen vanuit de private sector, zodat bezien kan worden of deze doelstellingen worden gehaald? (blz. 11)

De doelstelling van het kabinet is binnen de milieu-voorwaarden zoals vastgelegd in de PKB, het aantal arbeidsplaatsen, het verwachte inkomenseffect, het geprognostiseerd aantal bedrijfsvestigingen en de verwachte investeringen vanuit de private sector te maximaliseren.

De feitelijke ontwikkeling zal worden gevolgd via het Evaluatie- en monitoringprogramma dat is opgesteld voor de PKB Schiphol.

6

Hoe hoog worden de criteria en drempelwaarden voor het behalen van de mainportstatus, als niet wordt uitgegaan van een volume behorende bij een marktaandeel als vierde Europese luchthaven, maar als zesde of vijfde? Waarom is deze ondergrens, mede gezien het IEE (maximaal zes hubs in Europa), niet gekozen? (blz. 11).

Van de naar verwachting zes luchthavens die in de toekomst binnen Europa op de status van mainport kunnen bogen, zullen de luchthavens met rangorde vier, vijf en zes elkaar in volumetermen niet veel ontlopen, omdat zij de thuishaven vormen van luchtvaartmaatschappijen met vergelijkbare omvang. Analooq aan de ontwikkeling in de Verenigde Staten zullen de marktaandelen van luchtvaartmaatschappijen met rangorde vier, vijf en zes dicht bij elkaar liggen en derhalve een vergelijkbaar volume hebben. Er is daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat voor een luchthaven met rangorde vijf of zes andere criteria en drempelwaarden gelden dan voor een luchthaven met rangorde vier. Dit impliceert dat van een vijfde of zesde plaats in de rangordening van luchthavens geen invloed op de keuze van het banenstelsel uitgaat.

7

Wat zal de invloed zijn op de keuze van het banenstelsel, als de lagere ondergrens zou zijn gekozen? (blz. 11).

Zie het antwoord op vraag A 6.

8

Welk deel van de groei aan arbeidsplaatsen is toe te rekenen aan autonome groei en welk deel aan de mainportontwikkeling? (blz. 12).

Er kunnen verschillende indicatoren worden gehanteerd om de werkgelegenheidsgroei aan te geven die samenhangt met de ontwikkeling van Schiphol tot mainport. Al die indicatoren zijn relevant voor de besluitvorming en zijn derhalve – met uitzondering van het tijdelijke werkgelegenheidseffect in bijvoorbeeld de bouwsector als gevolg van de omvangrijke investeringen (ca. f 12 mrd.) – ook becijferd in de IEE. Het kabinet heeft de verschillende werkgelegenheidscijfers uit de IEE betrokken bij haar besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol.

De indicator bruto-werkgelegenheidsgroei 1990–2015 geeft de totale groei van de werkgelegenheid ten opzichte van 1990 weer. Voor Schiphol gaat het – uitgaande van het ER-scenario – om een groei van 55 000 arbeidsplaatsen van meer dan 15 uur per week (= ca. 49 000 arbeidsjaren). In de Nota van toelichting bij PKB-3 is op pagina 26 overigens ten onrechte vermeld dat zowel bij de 72 000 arbeidsplaatsen die in 1990 aan de luchthaven konden worden toegerekend, als bij de met de ontwikkeling van Schiphol tot mainport berekende werkgelegenheidsgroei van 55 000 arbeidsplaatsen in 2015, sprake is van voltijds arbeidsplaatsen. Het betreft geen voltijds arbeidsplaatsen, maar banen van meer dan 15 uur per week. Overigens verandert de omvang van de berekende werkgelegenheidsgroei tussen 1990 en 2015 daardoor niet ingrijpend: 55 000 banen van meer dan 15 uur per week correspondeert met ca. 49 000 arbeidsjaren.

Een deel van de bruto-werkgelegenheids-groei zou ook worden gerealiseerd wanneer de in de PKB voorgestelde maatregelen niet zouden worden uitgevoerd. Dat deel van de werkgelegenheids-groei dat zonder uitvoering van de maatregelen zal worden gerealiseerd, wordt aangeduid als de autonome werkgelegenheids-groei. Om de omvang van de autonome werkgelegenheids-groei te kunnen becijferen, moet worden bepaald welke situatie zich zal voordoen wanneer de voorgestelde maatregelen niet worden uitgevoerd. Die situatie wordt weergegeven in het nulalternatief. Zoals ook in het rapport «Toetsing van de financiële, budgettaire en werkgelegenheidsaspecten van de PKB Schiphol en omgeving» is aangegeven (pag. 29 en 30), is de keuze voor een nulalternatief betrekkelijk willekeurig zolang geen concrete beleidsalternatieven voorliggen. In die wetenschap, is in de IEE-deelstudie «Macroeconomische effecten» een nulalternatief gehanteerd waarin de groei van Schiphol wordt beperkt tot 300 000 vliegtuigbewegingen per jaar. Bij een dergelijk nulalternatief zou de autonome werkgelegenheids-groei ca. 19 000 arbeidsjaren zijn (ER-scenario). Overigens zal bij een ander nulalternatief, de autonome werkgelegenheids-groei ook anders zijn.

Om een beeld te krijgen van het werkgelegenheidseffect van het voorgestelde pakket maatregelen (het zg. project-effect), moet de bruto-werkgelegenheids-groei worden gecorrigeerd voor de autonome werkgelegenheids-groei. Het projecteffect van de mainportontwikkeling van Schiphol bedraagt ca. 30 000 arbeidsjaren (ER-scenario).

De indicator projecteffect geeft echter nog niet het werkgelegenheidseffect op nationaal niveau weer, omdat de werkgelegenheids-groei die samenhangt met de uitvoering van het project kan leiden tot een opwaartse druk op de lonen, hetgeen elders in de nationale economie zou kunnen leiden tot uitstoot van arbeid. Wanneer het projecteffect wordt gecorrigeerd voor dergelijke economische terugkoppelingen, dan resteert het macro-economisch werkgelegenheidseffect. De indicator macro-economisch werkgelegenheidseffect geeft dus de werkgelegenheids-groei op nationaal niveau weer die ontstaat als gevolg van de uitvoering van het voorgestelde pakket maatregelen. In de IEE is berekend dat het macro-economisch werkgelegenheidseffect van de uitbreiding van Schiphol 24 100 arbeidsjaren of 31 000 personen bedraagt (ER-scenario). Het in dit verband in de pers genoemde cijfer van 22 000 arbeidsjaren, is dan ook niet helemaal correct.

Voor alle duidelijkheid: de bruto werkgelegenheids-groei over de periode 1990–2015 verminderd met de autonome werkgelegenheids-groei over deze periode geeft het projecteffect. Het projecteffect verminderd met de terugkoppelingseffecten geeft het macro-economisch werkgelegenheidseffect.

In de meeste IEE-deelstudies wordt het begrip arbeidsplaats (= baan > 15 uur per week) gehanteerd, maar in één deelstudie worden de begrippen «arbeidsjaren» en «werkgelegenheid in personen» gehanteerd. Omdat, als gevolg daarvan, in de IEE de indicator bruto werkgelegenheids-groei is weergegeven in arbeidsplaatsen, terwijl het macro-economisch werkgelegenheidseffect wordt weergegeven in arbeidsjaren en personen en bovendien – zoals hierboven is toegelicht – verschillende indicatoren kunnen worden gehanteerd om de werkgelegenheids-groei aan te duiden, is de nodige verwarring ontstaan over de werkgelegenheids-cijfers.

Om aan die verwarring een eind te maken, worden in onderstaande tabel de cijfers voor de indicatoren «bruto werkgelegenheids-groei»,

«project-effect» en «macro-economisch werkgelegenheidseffect» zowel in arbeidsplaatsen, als in arbeidsjaren en in personen weergegeven.

De getallen die afkomstig zijn uit de IEE-deelstudies, worden in onderstaande tabel zonder haakjes weergegeven. De getallen in onderstaande tabel die niet in de IEE-deelstudies zijn berekend, zijn geschat op basis van de verhouding 1 arbeidsplaats = 0,9 arbeidsjaar en de verhouding tussen arbeidsjaren en personen, zoals berekend door het CPB in de IEE-deelstudie «Macro-economische effecten». Al deze schattingen zijn in de tabel tussen haakjes vermeld.

Overzicht werkgelegenheidscijfers Schiphol (ER-scenario)

	Arbeids- plaatsen (= banen > 15 uur per week)	Arbeidsjaren	Personen (= banen > 0 uur per week)
Bruto werkgelegenheidsgroei 1990–2015	55 000	(ca. 49 000)	(ca. 63 000)
Project-effect ¹	(ca. 34 000)	30 200 ²	(ca. 39 000)
Macro-economisch werkgelegenheidseffect ¹	(ca. 27 000)	24 100	31 000

N.B.

¹ De omvang van het project- en macro-economisch effect is afhankelijk van het gekozen nulalternatief. Bovenvermelde cijfers zijn gebaseerd op een nulalternatief van 300 000 vliegtuigbewegingen per jaar. Bij een ander nul-alternatief zullen genoemde effecten groter of kleiner zijn.

² Het project-effect is in de IEE niet berekend. Het getal in bovenstaande tabel is afkomstig uit het rapport van de staf van de algemene Commissie voor de Rijksuitgaven, die dit heeft berekend op basis van cijfers uit de IEE-deelstudie van het CPB.

9

Wat is het effect van terugkoppelingseffecten op de projectgebonden arbeidsplaatsen? (blz. 12)

Zie het antwoord op vraag A 8.

10

Welke effecten zullen ontstaan bij een alternatieve aanwending van middelen, bijvoorbeeld ten behoeve van lastenverlichting? (blz. 12).

De alternatieve aanwending van middelen is door Van Ewijk en Scholtens aangedragen als een aftrekpost van jaarlijks f 2,6 miljard, die als negatieve batenpost in het mainportproject meegenomen zou kunnen worden. Terecht wordt in het rapport «Toetsing van de financiële, budgettaire en werkgelegenheidsaspecten van de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving» er op gewezen dat vergelijking van alternatieve aanwending van schaarse middelen zinvol kan zijn, maar dat nog geen aftrekpost op het mainportproject rechtvaardigt.

De berekeningen van Van Ewijk en Scholtens zijn niet correct uitgevoerd. Hun redenering is als volgt:

de Nederlandse staat wordt jaarlijks geconfronteerd met de kapitaal-kosten van f 2,9 miljard voor een investering van f 30,8 miljard in het mainport. Zonder dat project zouden de belastingen jaarlijks met eenzelfde bedrag omlaag kunnen, waardoor de productie met f 2,6 miljard zou stijgen.

Zoals in het rapport «Toetsing van de financiële, budgettaire en werkgelegenheidsaspecten van de planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving» wordt gemeld, wordt van de f 30 miljard echter niet meer dan f 14 miljard door de overheid gefinancierd. Het zou dus voor de hand liggen om het bedrag van f 2,6 miljard dat Van Ewijk en Scholtens

berekenen aan produktiestijging tenminste te halveren. Voorzichtigheid is echter geboden omdat het door Van Ewijk en Scholtens berekende bedrag slechts een zeer tentatief karakter draagt. Daarbij komt dat die f 14 miljard nodig is voor allerlei infrastructuurprojecten buiten Schiphol, zoals de HSL en Rijkswegen. Deze zijn weliswaar mede nodig voor de uitbreiding van Schiphol, maar zouden ook grotendeels worden aangelegd zonder die uitbreiding. Van Ewijk en Scholtens berekenen dus de effecten van belastingvermindering voortvloeiend uit het niet aanleggen van de HSL e.d. onder het hoofdstuk Schiphol. Afgezien van de onjuiste berekeningswijze is deze toerekening weinig zinvol.

11

De gegeven argumentatie waarom geen kosten/baten-analyse is gegeven is ons voor dit mega-project te gemakkelijk. De Kamer heeft ook kwantitatieve gegevens nodig om de ongelijksoortige effecten te kunnen afwegen. Wat zijn bij benadering de geïnduceerde investeringen en de milieukosten van de uitbreiding van Schiphol? Wat is de reactie van de regering op de schatting van de milieukosten genoemd door de economen Van Ewijk en Scholtens tijdens de hoorzitting en in ESB? Wil de regering hierbij ook betrekken de studie van dhr. Hoevenagel (SCP) over de «contingent evaluation method», waaruit blijkt dat stank, geluid en natuur monetair te waarderen zijn? (zie verslag «monetaire waardering», RMNO). (blz. 12).

In de context van een kosten-batenanalyse zullen de milieukosten van de uitbreiding van Schiphol in differentiële zin berekend moeten worden. Dat betekent dat het verschil tussen het uitbreidingsalternatief en het referentie-alternatief gekwantificeerd zou moeten worden. Wat het netto-effect op de maatschappelijke welvaartspositie betreft, dient bovendien te worden nagegaan in hoeverre bij niet uitbreiden een verschuiving van het extra verkeer naar naburige luchthavens in het buitenland plaats vindt. In de context van een kosten-baten analyse mogen alleen de daarna nog resterende additionele vluchten worden toegeschreven aan het uitbreidingsproject Schiphol. Van die vluchten dient de milieuschade gekwantificeerd en gewaardeerd te worden. De problemen om tot verantwoorde schattingen te komen zijn echter omvangrijk, denk bijvoorbeeld aan de kwantificering, toerekening en waardering van milieukosten.

Voor de waardering van de geluidhinder bijvoorbeeld, gaan Van Ewijk en Scholtens ten onrechte uit van alle mondiale reizigerskilometers vanaf Schiphol, terwijl een groot deel daarvan op grote hoogte en/of boven zee worden aangelegd en derhalve geen geluidhinder veroorzaken.

Het ontwikkelen van schaduw prijzen voor externe effecten, waarvoor per definitie geen prijs bestaat, is een moeilijke zaak. De door Van Ewijk en Scholtens op dit punt gevolgde werkwijze verdient geen navolging. De economische wetenschap worstelt al enige tientallen jaren met het probleem van de waardering van de externe effecten.

Zo werd in de jaren '70 reeds benaderingsgewijs de «schaduwproject-methode» toegepast. Ook de CVM-methode van Hoevenagel is een interessante poging om grove waarderingindicaties van milieukosten aan te geven. Het is een methode die met enquêtes consumentenpreferenties poot vast te stellen, maar is niet gespeend van kritiek, en is – zoals hij ook zelf zegt – geen perfecte methode, en zal dat ook nooit worden.

Het begrip geïnduceerde investeringen is door Van Ewijk en Scholtens geïntroduceerd in een ESB-artikel over Schiphol (ESB, 9 maart 1994). Het betreft hier een indirect economisch effect. In het kader van de IEE is ervoor gekozen om alleen indirecte effecten op werkgelegenheid en productie te bepalen.

De Adviescommissie IEE concludeert in haar advies dat in de IEE «informatie wordt geboden die een goed fundament biedt voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol» en dat «bij de huidige stand van de sociaal-economische wetenschappen nader onderzoek naar economische ontwikkeling en luchtvaart-ontwikkelingen voor de besluitvorming geen nieuwe relevante informatie zal opleveren».

Omdat in de IEE geen raming van de geïnduceerde investeringen is opgenomen, kan de regering geen indicatie geven van de omvang van de geïnduceerde investeringen.

12

Welk deel van de geprognostiseerde groei kan worden toegerekend aan de mainport-ontwikkeling en welk deel aan de autonome ontwikkeling, die optreedt als er bijvoorbeeld een restrictie komt op het aantal vliegtuigbewegingen van 300 000? (blz. 12).

Zie het antwoord op vraag A 8.

13

Is het mogelijk om een kosten/baten analyse te maken? (blz. 13).

Het kabinet heeft bewust van het maken van een kosten/baten-analyse afgezien, omdat het voor een dergelijke analyse nodig is alle effecten in geld uit te drukken, terwijl dat – zoals ook in het rapport Oranjewoud wordt geconstateerd – voor milieu-effecten niet goed mogelijk is (zie ook vraag A 11). Het kabinet heeft er juist voor gekozen enerzijds de economische effecten in kaart te brengen en anderzijds de milieu-effecten te beschrijven, zodat het parlement zelf de afweging kan maken tussen effecten die naar hun aard ongelijksoortig zijn.

14

De groei van Schiphol heeft zich aanzienlijk sneller voltrokken dan voorzien. Hoe zal de mainportontwikkeling zich in de komende jaren voltrekken en wanneer wordt het aantal van 40 miljoen passagiers gehaald? Wat voor een beleid wil de regering gaan voeren om de groei af te remmen? (blz. 13).

De vraag wanneer het aantal van circa 40 miljoen passagiers wordt gehaald is niet exact te beantwoorden. Volgens het ER-scenario zal dat tegen het jaar 2015 zijn en daarvan gaat het kabinet ook nog steeds uit. De snelle groei die zich in de laatste jaren heeft voorgedaan is mede gebaseerd op enkele specifieke factoren, die zich naar alle waarschijnlijkheid niet zullen blijven voordoen (zie ook de beantwoording van A 78).

Wel zal het kabinet in internationaal verband initiatieven ondersteunen om te komen tot een BTW-heffing op tickets en accijnsheffing op kerosine. Overigens dient men geen overdreven verwachtingen te hebben van het groeiremmende effect van dergelijke heffingen. Zelfs bij tamelijk extreme heffingen, zoals een verdubbeling van de brandstofkosten, die dan voor alle landen zouden gelden, zal het aantal van de circa 40 miljoen passagiers hooguit twee tot drie jaar later worden bereikt. Dit komt omdat de brandstofkosten een laag aandeel hebben in de totale kosten van de luchtvaartmaatschappijen.

15

Wat zijn de mogelijkheden voor uitplaatsing van vliegbewegingen naar Lelystad? (blz. 13).

De mogelijkheden voor uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar Lelystad zullen in een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan

de Tweede Kamer worden aangegeven. Deze brief zal u een dezer dagen bereiken. In deze brief over de relatie tussen de PKB-Schiphol & Omgeving en Lelystad zijn de mogelijkheden tot uitplaatsing op de korte, middellange en lange termijn aangegeven.

16

Waarom is het 30e piekuur niet als criterium opgenomen in het mainport concept, terwijl dit volgens Luchthaven Schiphol één van de belangrijkste criteria is waarom 5G niet voldoet. (blz. 14).

De punctualiteit in het 30e piekuur is geen officieel afwegingscriterium, omdat het geen directe operationele betekenis heeft. Daarom is het ook niet als een formeel afwegingscriterium in de IEE meegenomen, ook al omdat het geen milieu-effect heeft. De scores van de verschillende banenstelsels voor de punctualiteit in het 30e piekuur zijn in het IMER echter wel gegeven, omdat het een belangrijke indicator is voor de kwaliteit van een luchthaven en wordt gebruikt bij het ontwerp van een luchthaven en bij vergelijkingen tussen luchthavens. Dit aspect is veel gevoeliger voor eigenschappen van banenstelsels dan de gemiddelde punctualiteit in het piekuur.

17

Speelt het dertigste piekuur enige rol in de besluitvorming, ondanks het feit dat het niet als criterium bij de beoordeling van de mainportdoelstelling is opgenomen? Zo ja, waarom is dit opeens een rol gaan spelen? (blz. 14).

Verwezen wordt naar antwoord A 16.

18

Waarom wordt in het kabinetsstandpunt uitgegaan van het gesommeerd gewogen risico, in plaats van het aantal inwoners binnen de IR-contouren? (blz. 16)

Het kabinet heeft zich, conform de Richtlijnen voor de IMER, laten leiden door het gegeven of het aantal inwoners in 2015 ten opzichte van 1990 binnen $IR = 10^{-5}$ en $IR = 10^{-6}$ zou toenemen bij ongewijzigd beleid. Toen dit na het uitbrengen van het AMER in beide contouren het geval bleek is, is het in de PKB-3 geformuleerde specifieke externe veiligheidsbeleid geformuleerd, gerelateerd aan de externe veiligheidszones in ruimere en engere zin en het toetsingsgebied $IR = 10^{-6}$.

De mate waarin het geformuleerde beleid effect heeft, wordt afgemeten door middel van het gesommeerd gewogen risico, waarmee wordt bereikt dat de woningen met het hoogste risico worden geamoveerd (binnen de veiligheidszone in engere zin) en het totale risico binnen de veiligheidszone in ruime zin en in het toetsingsgebied $IR = 10^{-6}$ niet zal toenemen (stand-still).

19

Wat zijn de garanties dat de geluidsbelasting in punt K inderdaad niet boven de 49 Ke uitkomt, gezien het feit dat de gemeente Aalsmeer meer dan 50 Ke verwacht en dat 50,5 Ke op dat punt in de 5P-zone wordt verwacht? (blz. 16).

Op grond van de Luchtvaartwet moet voor Schiphol een gebruiksplan worden vastgesteld betreffende de prognose voor het gebruik van de luchthaven voor de komende twaalf maanden. Het feitelijk gebruik van Schiphol wordt vervolgens maandelijks getoetst aan het verwachte gebruik zoals beschreven in het gebruiksplan. Indien in een bepaalde maand in de gebruiksplanperiode zou blijken dat ongewijzigd voortgezet

gebruik van Schiphol in de resterende gebruiksplanperiode zou leiden tot overschrijding van 49 Ke in punt K, dan worden maatregelen genomen om die overschrijding te voorkomen. Is er sprake van een dreigende structurele overschrijding van de geluidsbelasting in punt K, dan zal de geluidszone opnieuw worden berekend en vastgesteld op een zodanige wijze dat het niveau van 49 Ke in punt K in zo'n situatie dan wel wordt bereikt.

20

Hoe hoog worden de nachtelijke geluidsbelastingen als niet met jaargemiddelden, maar met week- of maandgemiddelden wordt gerekend? (blz. 17).

Deze vraag laat zich niet eenduidig beantwoorden.

In het onderzoek nationale nachtnormering vliegtuiglawaai zijn berekeningen uitgevoerd met een middelingstijd van een half jaar in plaats van een heel jaar. Het effect daarvan op de contour is daarbij in het algemeen beperkt gebleven tot ca. 0,5 dB(A). Bij de veel gebruikte banen zijn de variaties – en daarmee de verschillen – klein. Bij weinig gebruikte banen (dit speelt met name bij de Buitenveldertbaan) is het gebruik in de nacht gering, en kunnen de verschillen groot zijn. Verwacht mag worden dat bij kortere middelingstijden de contouren groter worden, het meest rond de minst gebruikte banen. Naarmate de middelingstijd korter wordt, wordt de koppeling met de lange termijn gezondheidsaspecten steeds moeilijker: voor een goede beoordeling dient men ook een indruk te hebben van de waarden in de niet maatgevende perioden.

21

Ook Oranjewoud noemt de kritiek op de afkap bij 65 dB(A) in de berekeningsmethode van het luchtvaartgeluid. Deze afkap geeft een met de jaren groeiende onderschatting aan van het lawaai. Hoe zien de contouren en de aantallen ernstig gehinderden eruit bij een lagere afkap, bv. bij 55 dB(A)? Kunnen deze aantallen voortaan gehanteerd worden? Zo nee, waarom niet? (blz. 17).

Het verschil in de berekende Ke geluidsbelasting met een afkapniveau van 55 dB(A) (of lager) ten opzichte van het in het berekeningsvoorschrift vastgelegde afkapniveau van 65 dB(A) neemt toe:

- naarmate de berekende Ke-waarde lager is, dat wil zeggen dat het verschil bij 20 Ke groter is dan bij 35 Ke;
- naarmate er meer relatief stille vliegtuigen van Schiphol gebruik maken, dat wil zeggen dat het effect op de berekening 2015 groter is dan op de berekening 1990, omdat de verwachte luchtvloot in 2015 aanmerkelijk stiller is dan in 1990.

Het bovenstaande wordt geïllustreerd door de berekeningen die in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu – op basis van de gegevens zoals gebruikt in het I-MER – zijn uitgevoerd voor het referentiejaar 1990 en voor het banenstelsel 5P voor het jaar 2015, waarin een afkapniveau van 55 dB(A) is gehanteerd (zie ook TK 94–95, 23 552 nr. 13 antwoorden op vraag 9 .080). De resultaten zijn hieronder weergegeven (tussen haken de resultaten met afkapniveau 65 dB(A)):

1990

Aantal woningen binnen 35 Ke: 24 400 (19 500); aantal mensen ernstig gehinderd binnen 20 Ke: 192 000 (121 000).

S5P 2015

Aantal woningen binnen 35 Ke: 20 000 (12 600); aantal mensen ernstig gehinderd binnen 20 Ke: 112 000 (55 000).

Uit deze resultaten blijkt, dat ook met een afkapniveau van 55 dB(A) net als bij 65 dB(A) een duidelijke verbetering optreedt ten opzichte van 1990.

Ten aanzien van het «10 000 woningen criterium» moet echter bedacht worden, dat dit een PASO-afweging mainport-milieu is, gebaseerd op een berekening met 65 dB(A) afkap. Bij het hanteren van een afkapniveau van 55 dB(A) zou een nieuw criterium, met meer woningen binnen de 35 Ke zonegrens, moeten worden geformuleerd. Hoeveel meer, valt zonder nadere berekeningen niet te zeggen. Voorts wordt verwezen naar de Nota van Toelichting bij PKB-3, blz. 36 en verder.

22

Waarom wordt het nachtrecht niet gewoon met een uur verlengd, in plaats van de schimmige constructie die nu is gekozen? (blz. 17).

In het kabinetsstandpunt dat op 23 mei 1995 aan het parlement is aangeboden, wordt voorgesteld het nachtrecht ook voor het uur van 6–7 te laten gelden, tenzij de capaciteit dat verhindert. Zoals op pagina 8 van het kabinetsstandpunt is aangegeven kiest het kabinet voor dit speciale regiem in verband met de knelpunten die zouden ontstaan voor wat betreft de capaciteit en punctualiteit indien de zogenaamde duur van de nacht – al of niet inclusief nachtrecht zonder meer zou worden verlengd tot 07.00 uur.

23

Gebleden is uit de gezondheidsonderzoeken dat mensen vooral wakker worden door de piekbelasting. Wat zijn de mogelijkheden om voor de nachtnorm een afzonderlijke norm van piekniveau's vast te stellen? (blz. 17).

In de rapportage van het onderzoek nationale nachtnormering vliegtuiglawaai, dat op 23 mei jl. aan de Tweede Kamer is toegezonden, is op blz 15. aangegeven waarom het vanuit het oogpunt van gezondheidsaspecten niet zinvol is een aparte norm voor piekniveaus toe te voegen aan de LAeq nachtnormering. In het kort komt het erop neer dat lange termijn gezondheidseffecten zich pas voor doen na blootstelling en opeenstapeling van effecten over langere tijd. Een praktisch probleem is verder dat de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van een piekniveau-norm als zeer problematisch wordt ingeschat (zie blz. 16 van het eerder genoemde rapport).

24

Wat is de reactie van de regering op de vier kanttekeningen die gemaakt zijn bij de berekening van de belasting vanwege het nachtelijk luchtvaartgeluid? (blz. 17).

– Voor wat betreft de uren die tot het nachtelijk regime worden gerekend wordt verwezen naar het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de Studie nachtnormering van 23 mei 1995 (MBG 1959019). Daar is aangegeven dat tenzij de capaciteit dat verhindert ook in het uur van 6–7 de procedures van het nachtrecht gevolgd zullen gaan worden.

– Ten behoeve van de berekeningen wordt steeds uitgegaan van een standaard-gevel-demping van 20,5 dB(A) in starts en 22 dB(A) in landingen bij niet geïsoleerde woningen. Het is niet reëel uit te gaan van altijd volledig geopende ramen zoals in het AMER berekend, omdat dan de geluidwering afhankelijk zou worden van individueel gedrag.

– Voor wat betreft de kanttekening ten aanzien van het piekniveau wordt verwezen naar de beantwoording van vraag A 23.

– In het onderzoek nationale nachtnormering vliegtuiglawaai wordt ook ingegaan op de middelingstijd. Daarbij stuitte men op het probleem dat kortere middelingstijden dan een half jaar moeilijk operationeel zijn te maken, omdat dan week- en maandvariaties in het baangebruik die mede afhankelijk zijn van weersomstandigheden, moeten worden voorspeld. De

berekening voor een half jaar gaf als resultaat dat de omhullende zone enigszins groter is dan een zone gebaseerd op een jaargemiddelde. Verder is de koppeling met de gezondheidsaspecten problematisch. Zie ook de beantwoording van vraag A 20.

25

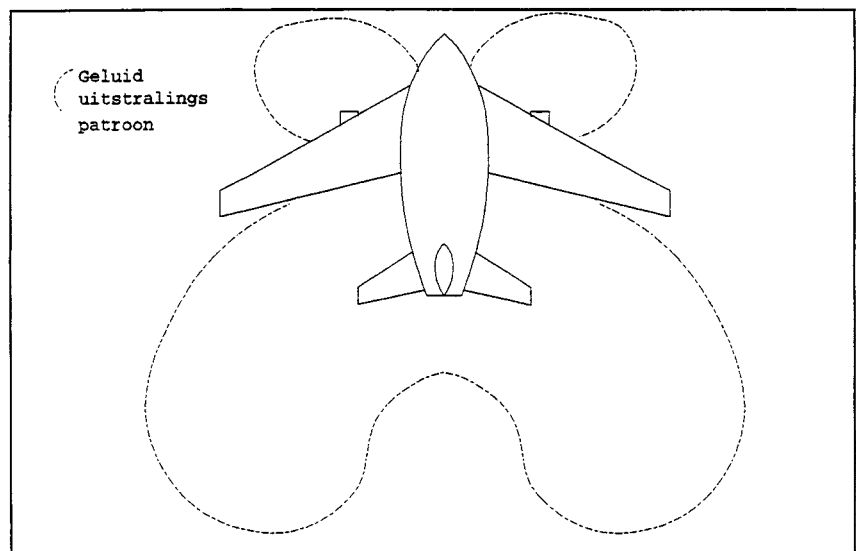
Hoe zien de geluidscontouren voor 5P en 5G eruit met name bij Hoofddorp als niet wordt uitgegaan van een bolsymmetrisch afstralingspatroon, maar van een patroon dat meer overeenkomsten vertoont met de werkelijkheid? (blz. 18).

Zie antwoord op A 26.

26

Waarom is bij het berekeningsvoorschrift bij het starten uitgegaan van modellering van een bolsymmetrisch afstralingspatroon in plaats van afstraling in achterwaartse richting. Hoofddorp ligt bij de parallelle baan achter het startende vliegtuig en bij de gedraaide 5G-baan meer in zijwaartse richting. Uitgaan van afstraling in achterwaartse richting zou kunnen betekenen dat Hoofddorp bij 5G minder belast wordt. Is dit juist? (blz. 18).

In de praktijk is de geluidafstraling voor 2- en 4-motorige vliegtuigen niet volgens een bolvormig maar volgens een hartvormig uitstralingspatroon, zie figuur A.¹



Hierbij treden de maximale geluidniveaus meer schuin naar achteren op (dus niet recht naar achteren).

In het verleden is bij de start gekozen voor een bolsymmetrisch uitstralingspatroon. Gelet op alle mogelijke invloeden (bijv. weersinvloeden) op de geluiduitstraling werd verdere verfijning niet noodzakelijk en ook niet mogelijk geacht.

Voor een meer verfijnde modellering van de geluiduitstraling bij de start zou eerst diepgaand onderzoek naar de werkelijke geluiduitstraling en mogelijke modellering van deze uitstraling uitgevoerd moeten worden (hierbij zouden dan ook allerlei andere mogelijke invloeden betrokken moeten worden).

De straal van de bolvormige geluiduitstraling waarmee dit in rekening is gebracht is even groot als de werkelijk optredende maximale geluidsniveaus. De feitelijke geluidsuitstraling bij de start recht achter 2- en 4-motorige vliegtuigen is iets lager dan de berekende, terwijl die naast het vliegtuig aanzienlijk lager is.

De conclusie die hieruit getrokken kan worden, is dat Hoofddorp bij 5P en 5G niet wezenlijk anders belast wordt dan de berekeningen nu aangeven.

27

Kan de regering zorgen dat een beoordeling van het gesommeerd gewogen risico binnen de 10^{-6} IR-contour mogelijk wordt door het geven van een kwantitatieve uitwerking van het standpunt? (blz. 19)

Zie het antwoord op vraag A 29.

28

Hoe groot is, uitgaande van de voor een mainport noodzakelijke punctualiteit en capaciteit, de potentiële capaciteit van het 5-banenstelsel conform 5P en hoe groot is de potentiële capaciteit van het 5-banenstelsel conform de geoptimaliseerde 5G (Oranjewoud) en de 5G in de IMER (blz. 19).

De banenstelsels 5P en 5G (IMER) hebben een theoretische baancapaciteit van 680 000 respectievelijk 595 000 vliegtuigbewegingen uitgaande van de mainportcriteria ten aanzien van punctualiteit die in de IEE zijn gesteld. 5G, zoals onderzocht in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer, heeft een theoretische baancapaciteit van 615 000 vliegtuigbewegingen. De optimalisatie van 5G in het rapport van Oranjewoud leidt, ten opzichte van de 5G (Haarlemmermeer), niet tot een andere theoretische baancapaciteit.

De in de praktijk optredende werkelijke punctualiteit is afhankelijk van het aantal vliegbewegingen per jaar waarmee wordt gerekend. De punctualiteitswaarden die in het IMER zijn genoemd, zijn afgeleid van de 432 000 vliegbewegingen per jaar die als maximum zijn gesteld. Punctualiteitswaarden bij hogere aantallen vliegbewegingen zijn niet berekend, omdat die in de praktijk niet zullen vóórkomen.

29

Wat is precies een gesommeerd gewogen risico binnen de 10^{-6} IR contour? Kan de regering een kwantitatieve onderbouwing hiervan geven? (blz. 19).

Voor de berekening van het gesommeerd gewogen risico wordt aan ieder object binnen het toetsingsgebied ($IR = 10^{-6}$) een risico-waarde toegekend ter grootte van het individueel risico. Door van alle objecten die binnen het toetsingsgebied liggen de IR-waarde op te tellen, ontstaat een getal dat het gesommeerd gewogen risico heet. Deze berekening kan gemaakt worden voor 1990 en voor ieder daarop volgend jaar. Indien woningen gesloopt worden, dragen deze uiteraard niet meer bij in het gesommeerd gewogen risico. Op deze wijze is de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico in de tijd inzichtelijk. Indien niet voldaan wordt aan stand-still voor het gesommeerd gewogen risico, zullen meer woningen aangekocht en gesloopt moeten worden, eventueel buiten de nu vastgestelde veiligheidszone in engere zin.

In het kader van het uit te brengen UMER wordt het gesommeerd gewogen risico voor de situatie in 1990 en de verwachte situatie in 2015 voor verschillende varianten weergegeven. Op het moment van beantwoording van de vragen waren de gegevens nog niet voorhanden.

30

Hoe verklaart de regering de stellingname dat alle voor de besluitvorming relevante gegevens op tafel liggen, terwijl de President-Directeur van Schiphol stelt dat indien de geoptimaliseerde 5G gekozen wordt er nog een nadere studie verricht moet worden?

Waaruit bestaat die studie? Wat is de minimumtermijn? (blz. 19).

De besluitvorming die nu aan de orde is, is de besluitvorming over de PKB Schiphol en Omgeving. Voor de daarin opgenomen afweging tussen de verschillende banenstelsels liggen nu alle relevante gegevens voor.

Parallel aan de PKB-procedure loopt echter de procedure van de Aanwijzing luchtvaartwet. Voor de nadere invulling van dit parallelle traject wordt verwezen naar de brief van de Ministers van V en W en VROM aan het parlement dd. 19 mei 1995.

Ten behoeve van deze Aanwijzing moet een Uitvoerings-Milieu-effectrapport (UMER) worden opgesteld. De ontwerp-Aanwijzing, alsmede het UMER-5P zullen, conform de aan de Kamer toegezonden planning, in juni 1995 ter visie worden gelegd. De geluidszones zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 1996 kunnen worden vastgesteld.

Wanneer zou worden gekozen voor het banenstelsel 5G dan leidt dat tot vertraging in de afronding van de lopende PKB-procedure, moet een nieuw UMER worden gemaakt en zal een nieuwe Aanwijzingsprocedure moeten worden gestart. Afhankelijk van de afwijkingen van de tot nu toe doorgerekende varianten van banenstelsels, kan dat uitstel van 1 jaar en 9 maanden tot ca. 3 jaar belopen.

31

Waarom is niet in een eerdere fase een uitgewerkte studie verricht naar de geoptimaliseerde 5G-variant? (blz. 19).

Als mogelijkheden voor optimalisatie worden in het rapport van Oranjewoud de volgende aspecten gegeven:

- draaiingshoek van de baan ten opzichte van de Zwanenburgbaan;
- het verplaatsen van de gedraaide baan naar het zuiden;
- het baangebruik;
- aan- en uitvliegroutes.

In het IMER (paragraaf 6.2.2 en onderliggende rapporten) zijn inschattingen gegeven over de effecten op bij 5G vooral de geluidshinder van deze optimalisaties. Deze effecten waren van dien aard, dat nauwkeurig berekenen ervan niet zinvol werd geacht. In de PKB-1 en in PKB-3 (paragraaf 2.3 van de nota van toelichting) is op basis van de inschattingen uit het IMER een afweging gemaakt, waarbij deze optimalisaties werden afgewezen, omdat de milieu-voordelen te gering en de bezwaren te groot werden geacht. De berekening die de gemeente Haarlemmermeer nadien heeft gemaakt met een ander baangebruik op het 5G-stelsel uit het IMER heeft de eerder gedane inschattingen van de effecten volledig bevestigd. Ook de Gemeente Haarlemmermeer heeft daarna afgezien van verdere berekeningen.

De optimalisatie van de aan- en uitvliegroutes hebben reeds bij het definiëren van de banenstelsels plaatsgevonden. Behalve door het gebruik van vooralsnog niet beschikbare hulpmiddelen, waarbij een gekromde nadering mogelijk wordt, is verdere optimalisatie dan ook niet zinvol meer.

32

Hoe realistisch is de toepassing van Ghost Approach? Wordt dit al regelmatig toegepast en wat betekent dit voor het capaciteitsverlies? (blz. 20).

«Ghost Approach» wordt thans als proef op Schiphol toegepast. De bedoeling is het in de toekomst standaard te gaan gebruiken op Schiphol als hulpmiddel ter beoordeling van de veiligheid bij het landen tijdens slecht-zicht omstandigheden op twee banen die elkaar (in het verlengde) kruisen. De verwachting is dat met «ghost approach» beide banen gelijktijdig gebruikt kunnen blijven worden, waarbij thans nog maar één baan gebruikt kan worden onder die omstandigheden. De capaciteit zal daarmee onder vergelijkbare omstandigheden dus stijgen ten opzichte van nu, maar zal altijd lager blijven dan van twee onafhankelijk te gebruiken parallelle banen.

33

Is het noodzakelijk om bij eventueel gehoekt invliegen bij een optimaliseerde 5G-variant gebruik te maken van MLS? Is het uitgesloten om met het GNSS gehoekt in te vliegen bij een 5G-variant (geoptimaliseerd) en zo ja, waarom? (blz. 23).

Zowel MLS als GNSS (satellietnavigatie) zullen in de toekomst gebruikt kunnen worden voor gekromd naderen. Indien het in Europees verband opgesteld implementatieplan breed blijkt te worden gedragen en slaagt, zal MLS eerder beschikbaar zijn; wanneer MLS ook geschikt is voor gekromd naderen is onzeker. Om effectief te zijn moeten nagenoeg alle vliegtuigen die Schiphol aandoen met één van de twee mogelijkheden zijn uitgerust.

34

Hoe noodzakelijk acht de regering het dat exotische bestemmingen in de maand maart steeds meer in trek komen, c.q. dat veel Nederlanders een korte vliegvakantie houden in Spanje, Turkije, Portugal en Oostenrijk ook gedurende de maand maart? Hoe verhoudt zich een dergelijke ontwikkeling met de wens tot selectiviteit bij het gebruik van de capaciteit van de luchthaven? (Schipholland no. 5) (blz. 23).

De luchtvaart zal, zeker in de toekomst, opereren in een vrije markt. Luchtvaartmaatschappijen spelen daarbij in op de maatschappelijke vraag. Eén daarvan is de vraag naar nieuwe bestemmingen buiten het traditionele vakantie seizoen. Op het ontstaan van deze vraag heeft de regering geen directe invloed. Het kabinet heeft echter wel een standpunt bepaald over de totale ruimte die de luchtvaart zal krijgen. De luchthaven en daarmee dus ook de luchtvaartmaatschappijen krijgen van het kabinet de mogelijkheid om binnen de randvoorwaarden die in de PKB zijn vastgelegd, in te spelen op de maatschappelijke vraag, waarbij de gestelde grenzen de luchtvaartsector zullen dwingen tot selectiviteit.

35

Biedt het GNSS eenmaal volledig operationeel een grotere capaciteit dan een volledig operationele MLS. Zo ja, wat wordt dan de potentiële jaar- en piekcapaciteit van de luchthaven bij een 5P-banenstelsel? (blz. 23).

Het is niet te verwachten dat GNSS, als het volledig operationeel is, een hogere baancapaciteit kan bieden dan kan worden verwacht van MLS. Eerder zal het tegendeel het geval kunnen zijn. Wat dat betekent voor piek- en jaarcapaciteit valt nu nog niet aan te geven, omdat er met beide systemen nog geen ervaring is opgedaan.

36

Bij het landen dient een minimumafstand in acht genomen te worden waarbinnen het vliegtuig recht voor de baan moet zitten. Welke afstand wordt door ICAO aanbevolen en welke afstand wordt verplicht opgelegd?

Wat is de afstand tussen de 5G (geoptimaliseerd) en de bebouwde kom van Beverwijk? (blz. 23).

Door ICAO wordt voor precisie-naderingen, waarbij gebruik wordt gemaakt van hulpmiddelen zoals bijvoorbeeld ILS en MLS, een minimum afstand van ca. 5,5 km (3 Nautical Miles) aanbevolen. Voor niet-precisie-naderingen, waarbij gebruik wordt gemaakt van andere hulpmiddelen, niet zijnde ILS of MLS, wordt een minimum afstand van ruim 9 km (5NM) aanbevolen. Beide afstanden zijn in Nederland als minimum verplicht.

In de praktijk wordt rond Schiphol, voor beide soorten naderingen, overdag ruim 11 km (6 NM) en 's nachts ruim 18 km (10 NM) gehanteerd. Dit wordt veroorzaakt door de minimum vlieghoogte die vanwege geluidshinder wordt gehanteerd bij het aanvliegen van het glijpad van de ILS. Deze bedraagt overdag ca. 600 m (2000 ft) en 's nachts ca. 1000 m (300 ft). Een lagere vlieghoogte zou veel meer geluidshinder in een groot gebied veroorzaken.

De fysieke afstand tussen de 5G baan, zoals onderzocht door de Haarlemmermeer en verder in beschouwing genomen door Oranjewoud, en de bebouwde kom van Beverwijk is ca. 14 km.

37

Welke marktgerichte overwegingen gelden voor de luchthaven om te kiezen voor het MLS danwel GNSS? (blz. 23).

Voor de luchthaven en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen is het van belang dat Schiphol tijdens slecht-zicht omstandigheden bereikbaar blijft en vertragingen zoveel mogelijk worden voorkómen. Aangezien het huidige precisie-landingssysteem ILS in de nabije toekomst door verschillende oorzaken dreigt minder bruikbaar te worden, is vervanging daarvan binnen afzienbare tijd noodzakelijk. Bij MLS is er enigszins sprake van een «kip- en eiprobleem». Als er op de grond geen MLS-apparatuur staat, heeft het inbouwen van een ontvanger in een vliegtuig geen zin. Het omgekeerde is echter ook het geval.

Bij GNSS is dat anders, omdat het niet of nauwelijks afhankelijk is van apparatuur op de grond, maar uiteraard wel van voldoende satellieten rondom de aarde. De beschikbaarheid van geschikte apparatuur in het vliegtuig is echter voorlopig niet te verwachten.

Het is daarom niet alleen een kwestie van «marktgerichte overwegingen». De overheid zal hierbij, in internationale samenwerking, een handje moeten helpen.

38

Welke politieke overwegingen gelden voor de regering om te kiezen voor het MLS danwel het GNSS? (blz. 23).

In ICAO-verband is door de West-Europese landen gekozen voor het doorgaan met de ontwikkeling van MLS voor precisie-landingen tijdens slecht zicht (zie A 40). Nederland heeft deze keuze gesteund. Deze keuze is vooral gebaseerd op de verwachting dat satellietnavigatie deze mogelijkheid pas in de verre toekomst biedt (na 2010) en MLS de potentie heeft om dit eerder te kunnen bereiken, zij het vooralsnog alleen als vervanging voor ILS, dus met lange rechte naderingen. Het feit dat MLS sneller bruikbaar is voor precisielandingen dan satellietnavigatie is belangrijk, omdat het huidige precisie-landingssysteem ILS in de nabije toekomst door verschillende oorzaken minder bruikbaar dreigt te worden.

39

Is het waar dat gehoekt invliegen met behulp van het MLS voor de piloten geen extra problemen oplevert? (blz. 23).

Indien MLS volledig is geschikt gemaakt voor gebruik van meer geavanceerde naderingen en tijdens slecht zicht en daarvoor is gecertificeerd, is het verantwoord voor de piloten dit ook te gebruiken. Tijdens een onderzoek in de simulator van het NLR bleken «gemiddelde piloten» in staat om bij een rechte nadering van ongeveer 5,5 km voor de baan een gecontroleerde landing te maken.

40

Wat zijn exact de internationale afspraken met betrekking tot de introductie van een nieuw navigatiesysteem? (gaarne een overzicht vanaf 1985). Zijn deze afspraken bijgesteld en zo ja, wat is de reden daarvoor? (blz. 23).

Tot dit voorjaar was de officiële ICAO-strategie dat met ingang van 1996 ILS als naderings hulpmiddel vervangen zou worden door MLS; deze ILS/MLS transitie zou omstreeks de eeuwwisseling zijn afgerond. Al enige jaren stond deze ICAO-strategie ter discussie. Vooral in de VS gingen er steeds meer stemmen op om – zeker voor landingen met goed zicht – in plaats van MLS satellietnavigatie (GNSS) te gaan gebruiken. Dit wordt mede ingegeven door het feit dat in de VS precisie-naderingen tijdens slecht zicht veel minder vaak noodzakelijk zijn dan in (Noord-West) Europa. Met satellietnavigatie is deze precisie voorsnog veel moeilijker te bereiken dan met MLS.

De VS heeft uiteindelijk gekozen voor satellietnavigatie. Aangezien de VS leidend was op het gebied van de ontwikkeling van MLS, en de markt door het wegvallen van de VS aanzienlijk kleiner geworden is, heeft de ontwikkeling van MLS voor precisienaderingen bij slecht zicht in de VS vertraging opgelopen. In Europa is wel voortgang geboekt; er zijn inmiddels MLS-grondsystemen te koop. De bijbehorende apparatuur, ook voor gecombineerd gebruik van de verschillende systemen door de vliegtuigen, is nog in ontwikkeling.

In ICAO-verband is in april van dit jaar het eerder genoemde transitieplan ILS/MLS vervangen, hetgeen tot gevolg heeft dat MLS niet meer verplicht is. Wel is afgesproken dat de verschillende regio's zelf bepalen welk alternatief wordt gekozen voor de huidige ILS-naderingen.

41

Wanneer zal het ILS worden vervangen dan wel in een «dual-equipment in the air» situatie worden gebracht? (blz. 23).

Zie het antwoord op de vraag A 40.

42

Uit het onderzoek blijkt dat aanpassing van de draaiingshoek van 5G geen oplossing biedt, daarom wordt uitgegaan van gekromde naderingen. Hoe reëel is de mogelijkheid om door middel van het MLS de geluidsbenadering van Heemskerk en Beverwijk te beperken. Wat is de stand van zaken van de invoering van het Microwave Landing System (MLS) als vervanging van het Instrument Landing System (ILS). Wat is de actuele stand van zaken van Global Navigation Satellite System (GNSS)? Is het waar dat de Verenigde Staten de voorkeur heeft voor het GNSS? (blz. 23).

In ICAO-verband is zeer onlangs het zogenoemde transitieplan ILS/MLS ten grave gedragen, hetgeen inhoudt dat MLS niet meer verplicht is. Wel

is afgesproken dat de verschillende regio's de kans krijgen om hun eigen alternatief voor de huidige ILS-naderingen te ontwikkelen. Er zijn dus geen garanties voor wereldwijde toepassing. In Europa is vooralsnog gekozen voor de ontwikkeling en het gebruik van MLS voor naderingen onder slecht-zicht omstandigheden. In de VS gaat men uit van satellietnavigatie, die echter zeker niet voor 2010 beschikbaar is voor die omstandigheden. In hoeverre dat voor MLS wel het geval is, is nog niet zeker.

Bij de ontwikkeling van MLS en satellietnavigatie voor naderingen wordt in eerste instantie uitgegaan van vervanging van ILS, waarbij een rechte nadering voor de baan van ongeveer 12 km. noodzakelijk is. Gekromde naderingen zijn nog onzekerder, omdat zowel aan apparatuur-zijde als in operationele procedures nog ontwikkelingen daarvoor nodig zijn.

Om 5G op de wijze te gebruiken die Oranjewoud bedoelt voor de gekromde nadering op 5G, zal Schiphol moeten zijn uitgerust met MLS en zullen nagenoeg alle vliegtuigen met MLS moeten zijn uitgerust, of zal satellietnavigatie met voldoende nauwkeurigheid en betrouwbaarheid gemeengoed moeten zijn. Het is nu nog niet te voorzien wanneer dat het geval zal zijn.

43

Is het waarschijnlijk dat het MLS in de toekomst op grote schaal wordt ingevoerd? Wanneer wordt de invoering van het MLS verwacht? Is gekromde nadering met het MLS mogelijk? (blz. 23).

Zie het antwoord op vraag A 42.

44

Is bij gebruik van het GNNS in de toekomst als navigatiesysteem, gekromd naderen niet mogelijk? (blz. 23).

Zie het antwoord op vraag A 42.

45

Is het waar dat in de IMER, zowel voor 5P als voor 5G bij een landing, langer in een rechte lijn wordt gevlogen dan noodzakelijk is op basis van ICAO aanbevelingen?

Heeft dit een gunstig effect voor de geluidscontour van 5G? (blz. 24).

De ICAO-aanbevelingen en de Nederlandse praktijk worden beschreven in het antwoord op vraag A 36.

De praktijk op Schiphol is dat bij naderingen overdag op een hoogte van 2000 ft. (is ongeveer 600 meter) wordt ingedraaid op de verlengde baan. Dit vindt plaats op een afstand van ruim 11 km. voor de baan ('s nachts zelfs 17 km. vanwege indraaien op 3000 ft., ongeveer 900 meter).

Bij de IMER-berekeningen (en alle andere berekeningen) is uitgegaan van deze procedures.

46

Is er bij gekromd naderen een groter risico dan bij recht naderen? (blz. 24).

Op zich is in de toekomst, zodra de daarvoor benodigde technieken in voldoende mate operationeel beschikbaar zijn, het vliegen van een gekromde nadering, inclusief een recht deel van tenminste 5,5 km. voor de baan, met daarvoor geschikte MLS- of satellietnavigatie-apparatuur even veilig uit te voeren als het vliegen van een rechte nadering met de

huidige ILS-apparatuur. Of het risico voor mensen op de grond verschilt, hangt af van de afstand van het vliegp pad tot aaneengesloten woonbebouwing.

47

Wat vindt de regering van de conclusie van Oranjewoud dat, door middel van het toepassen van een gekromde aanvliegroute, een reële mogelijkheid ontstaat om het banenstelsel 5G verder te optimaliseren? (blz. 25).

Zie het antwoord op vraag A 42.

48

Wat zijn de effecten op een gecombineerd baangebruik van 5G met de Zwanenburgbaan bij slecht zicht? (blz. 26).

(Gezien de context wordt aangenomen dat de vraag doelt op het effect van gekromd naderen op het gecombineerde baangebruik.)

Tijdens slecht zicht is er geen invloed van het al dan niet toepassen van gekromd naderen (bij geschikte apparatuur) op het gezamenlijk gebruik van 5G en de Zwanenburgbaan. «Ghost Approach» (zie vraag A 32) kan in principe in beide gevallen worden toegepast.

49

Wanneer voor het nachtgebruik van de geoptimaliseerde 5G-variant het baangebruik conform 5G-IMER zou worden gehanteerd zal er sprake zijn van een aanzienlijke verbetering. Welk effect heeft deze maatregel op de contouren die betrekking hebben op het gehele etmaal? (blz. 27).

Zie ook vraag A 68.

Door het omdraaien van de gebruiksrichting in de nacht van de door Haarlemmermeer onderzochte 5G-variant (gebruiksrichting van Noord naar Zuid) naar de gebruiksrichting conform 5G-IMER (gebruiksrichting van Zuid naar Noord) zal het aantal woningen binnen de LAeq 26 dB(A) contour niet zo laag kunnen worden als bij de geoptimaliseerde 5G-Haarlemmermeervariant. De winst wordt in die variant bereikt door het gebruik van de gekromde nadering vanuit het noorden, waardoor Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest buiten de contour vallen. Een dergelijke verbetering valt aan de zuid-westzijde van Schiphol niet te realiseren.

Ook voor de Ke contouren die voor het gehele etmaal gelden, zal er geen sprake zijn van een aanzienlijke verbetering, eerder een verslechtering (want van alle berekende 5G-varianten scoort de huidige geoptimaliseerde Haarlemmermeervariant het beste).

50

Hoe verklaart de regering de tegenstelling ten aanzien van de noodzaak om de 5G 400 meter meer naar het noorden te leggen (IMER versus AMER)? (blz. 28).

In het IMER is de ligging van 5G mede bepaald op grond van de consequenties voor de Verlengde Westrandweg en de Bypass West. Een verschuiving van 400 m naar het zuiden bleek grotere infrastructurele consequenties te hebben, hetgeen zich zou vertalen in meerkosten. Aangezien volgens het IMER een dergelijke ligging geen eenduidige milieu-winst zou opleveren, is er niet voor gekozen deze 5G-variant verder uit te werken.

In het AMER is geconstateerd dat ingrijpende aanvullende maatregelen eerst nodig zijn bij een verschuiving van meer dan 400 m. naar het zuiden.

51

In welke maanden heeft de afgelopen 10 jaar het 30e piekuur gelegen? Hoe realistisch is het om bij berekeningen van het 30e piekuur uit te gaan van een wintersituatie? In hoeverre loopt de regering hierbij vooruit op het uitplaatsen van de chartermaatschappijen naar andere luchthavens? (blz. 30).

Bij het ontwerp en het dimensioneren van een luchthaven wordt uiteraard ingespeeld op de marktvraag. De marktvraag in de piekuren zal in de praktijk variëren. Bij het dimensioneren wordt niet gekozen voor het maximale piekuur. Zoals internationaal gebruikelijk, wordt bij het ontwerp van Schiphol het 30e piekuur als het maatgevende uur genomen. Op basis van dit criterium wordt in capaciteit, infrastructuur en overige faciliteiten op Schiphol geïnvesteerd.

Omdat in de winter de weersomstandigheden het meest ongunstig zijn, is de wintersituatie uiteindelijk bepalend. De met het 30e piekuur overeenkomende aanbod aan landende vliegtuigen zal zich daarom zeker gedurende de winter aandienen.

Aangezien de capaciteit van een inmiddels aangelegd banenstelsel en de overige faciliteiten vastligt, zal deze niet overschreden kunnen worden. Het is daarom niet zinvol het 30e piekuur voor een bestaande luchthaven te blijven bepalen. Daarvoor dient de punctualiteit. Er zijn daarom van het 30e piekuur geen statistieken beschikbaar.

Het eventuele uitplaatsen van charters heeft op deze beschouwing nauwelijks invloed. De piekbewegingen worden veroorzaakt door het «blokkensysteem» van de lijndienstmaatschappijen; charters vliegen verspreid over de gehele dag en zijn in aantallen vliegtuigbewegingen ten opzichte van de lijndienstmaatschappijen op Schiphol ook in de zomerperiode sterk in de minderheid.

52

Deelt de regering de stellingname van Oranjewoud dat vanuit de mainportfunctie gezien zowel het 5P- als het 5G-stelsel aan de minimum-eisen ten aanzien van jaarcapaciteit, piekuurcapaciteit en punctualiteit bij het ER/EL scenario voldoet? Zijn er andere economische criteria, anders dan de investeringskosten, op basis waarvan een voorkeur voor 5P zou worden beargumenteerd? (blz. 30).

De banenstelsels 5P en 5G voldoen beide aan de mainportcriteria, zoals geformuleerd in de IEE. 5P voldoet echter met ruimere marge, hetgeen vooral blijkt uit de score ten aanzien van het 30e piekuur, een niet officieel afwegingscriterium maar wel belangrijke indicator. Deze ruimere marge betekent een betere mainportkwaliteit. De uiteindelijke keuze voor 5P heeft de regering echter gemaakt na afweging van alle factoren, zowel economische als milieu-technische.

53

Waarom heeft de regering bij de 5G-IMER bewust gekozen voor het niet gelijktijdig gebruiken van de 5G-baan en de Zwanenburgbaan, wetende dat dit negatief uitwerkt voor de capaciteit van het banenstelsel? (blz. 31).

Op basis van de afspraken in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (blz. 24 en 25) en de startnotitie van het IMER (blz. 17) is bij 5G bewust gekozen voor het beperken van het gebruik van de Zwanenburgbaan aan de noordzijde tot situaties waarbij de vijfde gedraaide baan niet ter beschikking staat (baanonderhoud). Dat is gedaan, omdat

oorspronkelijk de vijfde gedraaide baan vooral was bedoeld voor het ontlasten van Zwanenburg.

Hoewel de effecten van het afwijken van deze benaderingswijze in het IMER wel zijn aangeduid (zie vraag A 31), is pas bij de studie van de Gemeente Haarlemmermeer exact berekend wat die effecten zijn. Daaruit blijkt dat dit gebruik van 5G wel een enigszins hogere capaciteit oplevert, maar niet zodanig dat dit alsnog tot een andere afweging zal leiden; immers ook 5G-Haarlemmermeer is op dat punt slechter dan 5P.

54

Is de conclusie juist dat in 94% van de piekuren geen sprake is van verschil tussen de capaciteit van het 5P- en het 5G-stelsel? (blz. 31).

Nee.

In het kader van het onderzoek van Haarlemmermeer naar 5G heeft de LVB naar Haarlemmermeer geschreven dat in 6% van alle landingspieken in plaats van de baancombinatie 17/19R met «Ghost Approach» moet worden uitgeweken naar een baancombinatie die meer capaciteit biedt. Dat betekent niet dat gedurende de overige 94% van de landingspieken baancombinatie 17/19R wel gebruikt wordt. In tegendeel, dat gebeurt slechts in 23% van alle landingspieken. In de overige landingspieken worden andere combinaties gebruikt, die niet alle dezelfde capaciteit bieden als de vergelijkbare combinaties van 5P.

55

Welk deel van de vliegtuigen die voornemens zijn op Schiphol te landen wijken bij slecht weer (61% van de gevallen) uit naar andere luchthavens? (blz. 32).

Oranjewoud constateert ten onrechte dat bij de meest ongunstige zichtcondities ca. 35% van de binnenkomende vliegtuigen uitwijkt. Gelukkig is dat percentage aanzienlijk lager. Van alle Schiphol aandoende vliegtuigen is thans 65% uitgerust voor slecht-zicht omstandigheden. Bij dreigend slecht zicht zullen de overige 35% vliegtuigen niet eens vertrekken naar Schiphol en behoeven dus ook niet uit te wijken. In de toekomst wordt overigens verwacht dat nagenoeg alle Schiphol aandoende vliegtuigen geschikt zijn voor landingen tijdens slecht zicht (dat is een afgeleide van de mainportgedachte). In die situatie zal het niet vertrekken en het uitwijken ook niet of nauwelijks meer plaatsvinden.

56

Is bij 5P een tweede verkeerstoren noodzakelijk? Zo ja, wat zijn de kosten daarvan? (blz. 32).

Een tweede verkeerstoren is in het stelsel 5P naar de huidige inzichten niet nodig. De kosten van een tweede verkeerstoren op Schiphol worden geraamd op circa 10 miljoen gulden.

57

Deelt de regering de conclusie dat een keuze voor 5P op basis van de geformuleerde mainportcriteria niet te rechtvaardigen is? (blz. 32).

De conclusie van Oranjewoud is voor de regering te beperkt. Hoewel beide banenstelsels voldoen aan de minimale criteria uit de IEE, is 5P beter. Dat heeft in de overwegingen van de regering meegespeeld. De eindbeslissing van de regering is echter op een totale afweging van alle aspecten gebaseerd.

58

Waarom heeft de regering bij de 5G-IMER bewust gekozen voor het verminderd gebruik van de Zwanenburgbaan (vergeleken met gebruik bij 5P) ten koste van de Buitenveldertbaan, wetende dat dit nadelige gevolgen heeft voor het aantal zwaargehinderden binnen deze Ke-zone? (blz. 33).

Op basis van de afspraken in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (blz. 24 en 25) en de startnotitie van het IMER (blz. 17) is bij 5G bewust gekozen voor het beperken van het gebruik van de Zwanenburgbaan aan de noordzijde tot situaties waarbij de vijfde gedraaide baan niet ter beschikking staat (baanonderhoud). Dat is gedaan, omdat oorspronkelijk de vijfde gedraaide baan vooral was bedoeld voor het ontlasten van Zwanenburg (zie ook antwoord vraag A 53).

Een dergelijk baangebruik heeft ten opzichte van 5P en een «geoptimaliseerd 5G» (zie A 31) voor- en nadelen met betrekking tot de geluidshinder. Die zijn in het IMER ingeschat, hetgeen later bevestigd is door het onderzoek van de Gemeente Haarlemmermeer. De inschattingen uit het IMER hebben de regering er niet toe doen besluiten om af te wijken van het PASO en de startnotitie van het IMER.

59

Is de stelling juist dat bij 5G-IMER het totaal aantal ernstig gehinderden lager is dan bij 5P? Geldt dit ook voor het aantal binnen deze Ke-zone? (blz. 33).

Bij de vergelijking tussen 5G en 5P met betrekking tot het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour zoals weergegeven in de Nota van Toelichting bij PKB-3 (blz. 19, tabel 2.1) (resp. 48 000 en 55 000) blijkt dat dit aantal voor 5G lager is dan voor 5P.

Binnen de 35 Ke-zone bedraagt het aantal woningen voor 5G 14 000, en voor 5P 12 200 woningen. Hier is het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone bij 5G dus groter dan bij 5P.

Beide gegevens zijn meegenomen bij de afweging tussen 5P en 5G.

60

Welk effect heeft het warmdraaien van de motoren als onderdeel van de startprocedure bij een 5P-stelsel voor de geluidsbelasting bij Hoofddorp (hierbij in acht genomen dat de achterwaartse geluidsafstraling van vliegtuigen groter is dan de zijwaartse)? (blz. 34).

Het warmdraaien van de motoren gebeurt tijdens het taxiën en is daarmee een onderdeel van de taxiprocedure. Taxigeluid valt buiten de Ke-berekeningen. Bij Ke-berekeningen wordt immers uitgegaan van het hoogste geluidniveau, hetgeen optreedt tijdens de start zelf bij een veel hogere vermogensinstelling.

Richtingseffecten zijn dus niet van invloed bij het warmdraaien. Voor de invloed van de richtingseffecten op de geluidsbelastingscontouren wordt verwezen naar vraag A 26.

61

Hoe vindt de handhaving van de geluidszonering ten aanzien van de aan- en uitvliegroutes precies plaats? (blz. 34).

De gezagvoerder dient de door de luchtverkeersleiding gestelde voorwaarden van de klaring na te komen. Van deze voorwaarden mag

slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken.

De te volgen aan- en uitvliegroutes vormen een onderdeel van de klaring aan de gezagvoerder. Afwijking van deze klaring is in principe strafbaar op grond van de Wet Luchtverkeer.

Hiernaast worden in de aanwijzing van het luchtvaartterrein tolerantiegebieden met betrekking tot de uitvliegroutes opgenomen. De gezagvoerder dient de voorwaarde van de klaring met betrekking tot de uitvliegroute uit te voeren binnen het desbetreffende tolerantiegebied. Komt de gezagvoerder – zonder opdracht daartoe van de luchtverkeersleiding – buiten het tolerantiegebied dan is hij strafbaar op grond van de recent daartoe gewijzigde Luchtvaartwet.

Controle hierop vindt plaats aan de hand van het FANOMOS-systeem.

62

Waarom heeft de regering bewust een herberekening uitgevoerd voor het 5P-stelsel en dat voor de andere stelsels achterwege gelaten? (blz. 35).

De berekeningen die in het rapport Oranjewoud worden genoemd, zijn gemaakt in het kader van de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. In de aanwijzing wordt uitvoering gegeven aan het kabinetsbeleid ten aanzien van Schiphol zoals dat in deel 3 van de PKB is neergelegd. Ter onderbouwing van dit aanwijzingsbesluit moet een Uitvoeringsmilieu-effectrapport worden opgesteld, waarin de milieu-effecten van de in de PKB gekozen variant op uitvoeringsniveau worden weergegeven. Het kabinet heeft in de PKB Schiphol en omgeving gekozen voor het 5P-stelsel. Derhalve zijn in het Uitvoeringsmilieu-effectrapport (UMER 5P) alleen nadere berekeningen uitgevoerd voor het 5P-stelsel.

63

Geeft een baangebruik gedurende de nacht bij een 5P-stelsel conform 5G-IMER een verbetering ten opzichte van de geluidsoverlast vergeleken met 5P-IMER? (blz. 36).

Zie het antwoord op vraag A 68.

64

Het baangebruik bij de 5G-Haarlemmermeer waarbij 's nachts gevlogen wordt als bij 5G-IMER en overdag als bij het 5P-stelsel is niet berekend. Tot welke resultaten met betrekking tot het aantal woningen binnen de 35 Ke, het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke en de geluidsbelasting in punt K leidt een dergelijke berekening? (blz. 36).

Zie het antwoord op vraag A 68.

65

Wanneer ontvangt de Kamer de aanvullende berekeningen, zoals toegezegd in kamerstuk 23 552, no. 13 vraag 9039? Wat zijn de gevolgen voor de geluidhinder van een combinatie van dag- en nachtgebruik van 5G en van 5P, zoals beschreven door Oranjewoud? (blz. 36).

Voor wat betreft de gevolgen van een combinatie van dag- en nachtgebruik van 5P en 5G wordt verwezen naar het antwoord op vraag A 68.

De resultaten van de gevraagde berekeningen naar aanleiding van vraag 9 .039 met betrekking tot het toepassen van gekromde naderingen bij de banenstelsels 5G en 5GG alsmede de toegezegde berekeningen in vraag 9 .056 met betrekking tot de verwachte geluidsproductie van de zogenoemde «superjumbo's», zijn hieronder gegeven.

Daarbij de opmerking, dat teneinde een vergelijking met de gegevens uit de PKB te kunnen maken, de berekeningen zijn uitgevoerd met het spreidingsmodel dat tot en met de berekeningen ten behoeve van PKB-3 is toegepast en niet met «nieuwe horizontale spreiding» zoals de berekeningen ten behoeve van de ontwerp-aanwijzing (zie ook TK 94–95 23 552 nr. 12 en vraag A 77).

Gekromde naderingen bij 5G en 5GG

De vraag luidde:

Waarom is in de IMER en de AMER geen optimalisatie van landingsroutes waarbij het landingspad op ruime afstand ten oosten van Beverwijk/Heemskerk ligt, doorgevoerd bij de 5G en 5GG banenstelsels? Hoe lopen de contouren (zowel dag als nacht) bij de 5G en 5GG banenstelsels als deze optimalisatie wordt doorgevoerd? Hoeveel woningen vallen dan binnen deze contouren? (blz. 11).

Voor onzekerheden ten aanzien van de mogelijkheid om in de toekomst daadwerkelijk gekromde naderingen uit te kunnen voeren, wordt verwezen naar de antwoorden op de vragen A 35 t/m 47.

Deze berekeningen zijn – overeenkomstig de gestelde vraag – uitgevoerd voor de banenstelsels 5G en 5GG. Als gekromde naderingen daadwerkelijk mogelijk worden, zal dit ook voor het banenstelsel 5P tot verbeteringen leiden, die vergelijkbaar zijn met de verbeteringen die hierna voor 5G en 5GG zijn beschreven.

Voor de berekeningen van het 5G-stelsel is gebruik gemaakt van de invoergegevens zoals die in de studie voor de Haarlemmermeer zijn gehanteerd (behoudens de gekromde nadering naar de gedraaide vijfde baan). In de bijgevoegde figuur 1 zijn de 20 en 35 Ke contouren voor deze geoptimaliseerde berekening weergegeven en in figuur 2 de contouren voor LAeq 20 en 26 dB(A). In onderstaande tabel zijn de resultaten samengevat van de woningtellingen, de aantallen ernstig gehinderden en de aantallen mensen vaak bij slapen gestoord, waarbij deze resultaten aangegeven zijn van 5P en 5G uit PKB deel 3, 5G Haarlemmermeer en 5G met gekromde nadering.

	5P PKB3	5G PKB3	5G Haar- lemmer- meer	5G met gekromde nadering
Aantal woningen > 35 Ke	12.200	14.000	13.000	12.700
Aantal ernstig gehinderden > 20 Ke	54.000	48.000	57.700	52.200
Aantal woningen > LAeq 26 dB(A)	10.100	10.300	14.500	8.400
Aantal mensen vaak bij slapen gestoord > LAeq 20 dB(A)	39.000	49.000	52.400	42.700

Voor de berekeningen van het 5GG-stelsel is gebruik gemaakt van de invoergegevens zoals die in de Nota van Toelichting van de PKB deel 3 (5GG-PMMS) zijn gehanteerd (behoudens de gekromde nadering naar de gedraaide parallelle vijfde baan). In de bijgevoegde figuur 3¹ zijn de 20 en 35 Ke contouren voor deze geoptimaliseerde berekening weergegeven en in figuur 4¹ de contouren voor LAeq 20 en 26 dB(A). In onderstaande tabel zijn de resultaten samengevat van de woningtellingen, de aantallen ernstig gehinderden en de aantallen mensen vaak bij slapen gestoord,

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

waarbij deze resultaten aangegeven zijn voor 5P en 5GG uit PKB deel 3 en 5GG met gekromde nadering.

	5P PKB3	5GG PKB3	5GG met gekromde nadering
Aantal woningen > 35 Ke	12 200	10 600	10 500
Aantal ernstig gehinderden > 20 Ke	54 000	49 000	47 100
Aantal woningen > LAeq 26 dB(A)	10 100	12 900	8 800
Aantal mensen vaak bij slapen gestoord > LAeq 20 dB(A)	39 000	44 000	41 300

Geconcludeerd kan worden, dat de invloed van de veronderstelde gekromde naderingen op het aantal woningen binnen de 35 Ke contouren zeer klein is, evenals de invloed op het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke contouren.

Voor de nacht-contouren is de invloed groter; de nachtcontouren zijn zeer gevoelig voor kleine veranderingen in het baangebruik en de routes, waardoor het aantal woningen binnen de contouren sterk fluctueert.

SUPERJUMBO'S

De vraag luidde:

Hoe worden de nacht- en Ke-contouren voor 5P, 5G en 5GG (PMMS) als verondersteld wordt dat de superjumbo's niet meer lawaai maken dan de huidige B747-400, hetgeen een ontwikkeling is die in de nabije toekomst zal plaatsvinden, zoals Boeing onlangs heeft verklaard? Welke hoeveelheden woningen staan er dan binnen de diverse contouren? (blz. 19).

In IMER en AMER, is wat in de vraag «superjumbo» wordt genoemd, aangeduid als «600+-zitter» en «categorie 6d». Het aantal vliegtuigbewegingen (starts plus landingen) met deze vliegtuigen in 2015 is 8119 ofwel 1,9% van de totale luchtvloot (432 100), waarvan tussen 23 en 06 uur 592 ofwel 2,6% van de nachtelijke luchtvloot (23 125). De geluidsniveaus voor deze nog niet bestaande vliegtuigen in die berekeningen, zijn in de start 4 dB(A) en in de landing 2 dB(A) hoger verondersteld dan voor de Boeing B 747-400.

In de nu uitgevoerde berekening voor het banenstelsel 5P is verondersteld dat de «superjumbo's» evenveel geluid maken als de B 747-400. De aantallen vliegtuigbewegingen met deze vliegtuigen – en de overige gegevens voor deze berekeningen – zijn ongewijzigd.

Voor beide berekeningen zijn in bijgevoegde figuur 5¹ de 20 en 35 Ke contouren weergegeven, in figuur 6¹ de contouren voor LAeq 26 dB(A). Waar de contouren voor beide berekeningen zichtbaar van elkaar verschillen, is de binnenste contour steeds de contour voor «superjumbo» = B 747-400. In onderstaande tabel de resultaten van de woningtellingen, de aantallen ernstig gehinderden en mensen vaak bij slapen gestoord.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

	5P PKB-3	5P «superjumbo»= B747- 400
Aantal woningen > 35 Ke	12 200	11 500
Aantal mensen ernstige hinder > 20 Ke	54 000	50 400
Aantal woningen > LAeq 26 dB(A)	10 100	8 600
Aantal mensen vaak bij slapen gestoord > LAeq 20 dB(A)	39 000	34 000

Ook hier zijn de verschillen gering, omdat de «superjumbo» een relatief klein aandeel van het verkeer op Schiphol voor zijn rekening zal nemen.

Voor de banenstelsels 5G en 5GG (PMMS) zijn deze berekeningen niet uitgevoerd. Er zijn geen redenen te veronderstellen dat de verschillen tussen beide veronderstellingen ten aanzien van de «superjumbo» voor die banenstelsels significant anders uitvallen dan voor 5P.

Ten aanzien van de in de vraag weergegeven uitlating van Boeing wordt het volgende opgemerkt. «Superjumbo's» zoals hier bedoeld, zullen naar verwachting eerst na 2003 op de markt komen (vandaar dat dit type niet in de MER-berekeningen voor het jaar 2003 voorkomt). Ze zullen in ieder geval moeten voldoen aan de dan geldende ICAO geluidcertificatie eisen. Thans zijn dat de eisen volgens ICAO Annex 16 Hoofdstuk 3. De B747-400 voldoet met enige marge aan die eisen. Ook bij de veronderstellingen ten aanzien van de geluidsniveaus van «superjumbo's» in I-MER en A-MER, zou dit type voldoen aan de Hoofdstuk 3 eisen. Ongetwijfeld zullen Boeing en andere fabrikanten van dit soort vliegtuigen, er naar streven de geluidsproductie van dergelijke vliegtuigen zo laag mogelijk te doen zijn. Het is echter onzeker of men er – ook bij de verdere ontwikkeling van dit soort vliegtuigen – in zal slagen de geluidsproductie op het niveau van de B 747-400 te houden.

66

De NVLS acht gekromd invliegen niet actueel gelet op de toekomstige keuze van het navigatiesysteem. Waarom is dan bij de IMER-berekeningen wel gewerkt met een gekromde benadering? (bij de verschoven parallelle Kaagbaan) (blz. 38).

In de verschillende milieu-effect-rapportages is alleen bij de meest-milieu-vriendelijke alternatieven (MMA's) rekening gehouden met de mogelijkheid van gekromd naderen met behulp van MLS. Bij MMA's kan worden uitgegaan van alle mogelijke middelen, ook die nog niet operationeel voorhanden zijn. Voor de reguliere banenstelsels is dit niet gedaan, omdat de toekomstige algehele toepassing van MLS, of van satellietnavigatie voor hetzelfde doel, nog onzeker en niet alleen door Nederland te bepalen is (zie antwoord A 42).

67

Hoe zien de geluidscontouren en aantallen ernstig gehinderde woningen eruit als 5G en 5P volledig geoptimaliseerd berekend worden, in plaats van benaderd, zoals gebeurt in het onderzoek van Oranjewoud? (blz. 38).

Op pagina 38 van het Oranjewoudrapport wordt bij de conclusies het volgende aangegeven:

«Alleen aanvullende berekeningen kunnen inzicht geven in de omvang van mogelijke verbeteringen van scores op de criteria voor geluidhinder.

Naar aanleiding van kamervragen zijn dergelijke berekeningen voor optimalisering met gekromd naderen toegezegd door de minister.»

Deze berekeningen betreffen het 5G-stelsel met een gekromde nadering vanuit het noorden naar de vijfde gedraaide baan. De resultaten van deze berekeningen zijn gegeven in het antwoord op vraag A 65.

68

Wat is de reactie van de regering op de suggestie van Oranjewoud om het baangebruik van 5P en 5G voor uitsluitend de dagperiode (5G) of uitsluitend de nachtperiode (5P) om te wisselen? (blz. 39).

Op de gevolgen voor de geluidhinder van dag- en nachtgebruik van 5P en 5G waar het gaat om eventuele verbeteringen in de nacht, wordt hieronder ingegaan.

Uit de Haarlemmermeerstudie blijkt al, dat 5G Haarlemmermeer beter scoort voor wat betreft 35 Ke dan 5G-IMER (ofwel 5G uit PKB deel 3).

Uitgaande van onderstaande resultaten kan voor de nachtzone het volgende worden geconcludeerd.

	5G PKB3	5G Haarlemmermeer	5G Haarlemmermeer geoptimaliseerd	5P PKB3
Gebruiksrichting	Z→N	N→Z	N→Z	N→Z
Nadering	recht	recht	gekromd	recht
Aantal woningen binnen LAeq 26 dB(A)	10 300	14 500	8 400	10.100

Ten opzichte van de 5G-variant Haarlemmermeer (kolom 3), zonder gekromde nadering, met gebruiksrichting van Noord naar Zuid levert het omdraaien van de gebruiksrichting zoals in de PKB-3 is gedaan (kolom 2) een winst op van ruim 4000 woningen.

Het kunnen gebruiken van een gekromde nadering levert de meeste winst op bij een gebruiksrichting van Noord naar Zuid (kolom 4). Deze winst in aantallen woningen (ruim 6000 ten opzichte van recht aanvliegen) is groter dan de winst die kan worden bereikt door het omdraaien van de gebruiksrichting. Wanneer gekromde naderingen niet toegepast kunnen worden is voor 5G in de nacht de gebruiksrichting van Zuid naar Noord de beste.

Voor 5P zijn niet alle gewenste gegevens bekend. Bij de gebruiksrichting van Noord naar Zuid (zoals toegepast bij de berekeningen in PKB deel 3) liggen 10 100 woningen binnen de LAeq 26 dB(A) contour. Bij het omdraaien van die gebruiksrichting (dus van Zuid naar Noord) zal het resultaat naar verwachting gelijk zijn aan dat van 5G, omdat de route-structuur nagenoeg identiek is (derhalve ongeveer 10 300 woningen). Dit betekent dus een geringe verslechtering ten opzichte van de PKB-3.

Bij 5P kan het gebruik van gekromde naderingen winst (in aantallen woningen) betekenen bij een gebruiksrichting van Noord naar Zuid, die naar verwachting vergelijkbaar zal kunnen zijn aan die is bereikt bij 5G (N→Z).

69

Tot welke uitkomst voor het individueel- en groepsrisico leiden de berekeningen op basis van het geoptimaliseerde 5G-stelsel? (blz. 40).

Zie het antwoord op vraag A 70.

70

Wat is de invloed van de volledige optimalisering van het baangebruik, baanligging en vliegroutes van het 5G-stelsel op de externe veiligheid? Hoe zien de contouren voor het individueel risico eruit bij een geoptimaliseerd 5G? Hoe groot is het aantal woningen dat dan geëvacueerd moet worden? Wat zijn de gevolgen voor het groepsrisico? (blz. 44).

Zoals Oranjewoud constateert, zijn de exacte consequenties op de externe veiligheid van het optimaliseren van 5G niet te geven zonder aanvullende berekeningen. Deze aanvullende zijn echter niet mogelijk als niet eerst exact wordt aangegeven wat onder «optimalisering van het 5G-stelsel» wordt verstaan. De regering ziet echter, op basis van inschattingen van de effecten daarvan in het IMER geen aanleiding alle mogelijke optimalisaties uitvoerig te berekenen (zie ook A 31). De gevraagde informatie is dan ook niet beschikbaar.

71

Is het juist dat bij 5G een andere taxibaan nodig is dan tot nu toe werd gedacht, waardoor ook bij 5G over een grotere afstand getaxied moet worden? (blz. 45).

Het baangebruik van 5G, zoals voorgesteld in de berekening van de Haarlemmermeer en waarvan ook Oranjewoud is uitgegaan, maakt een veel intensiever gebruik van de Zwanenburgbaan noodzakelijk dan waarvan in het IMER is uitgegaan. Indien dit banenstelsel ook nog eens wordt aangepast aan het bereiken van 49 Ke in Aalsmeer zal de Zwanenburgbaan (vanuit het Zuiden) nog meer worden gebruikt. Om gelijktijdig onafhankelijk gebruik van de gedraaide 5e baan en de Zwanenburgbaan te kunnen garanderen, en om gevaarlijke kruisingen van taxiënd en vooral landend verkeer te voorkomen, is bij 5G een noordelijke taxibaan (zoals bij 5P) onontkoombaar.

72

Indien om emissie-reductie-redenen gesleept in plaats van getaxied zal gaan worden, wat is dan de gemiddelde sleepsnelheid? (blz. 45).

De gemiddelde sleepsnelheid is 10 tot 15 kilometer per uur.

Het is overigens zeer de vraag of slepen in plaats van taxiënd een significante reductie geeft van emissies. Bovendien zijn aan «slepen» belangrijke (juridische) problemen verbonden met betrekking tot aansprakelijkheid, alsmede logistieke problemen.

73

Door welke aanpassingen bereikt de regering dat de 12 600 woningen binnen de 35 Ke gereduceerd wordt tot 10 900? Zijn er nog meer van dergelijke aanpassingen nu of in de toekomst mogelijk? Welk effect kan een gelijksoortige aanpassing hebben op het aantal gehinderden bij 5G-IMER/5G-optim./5GG? (blz. 46).

Zie het antwoord op vraag A 77.

74

Wat zijn de ruimere uitgroeimogelijkheden inzake terminal en hoofdwegennet bij 5P? Hoe zijn deze uitgroeimogelijkheden bij 5G?

Hebben deze mogelijkheden een rol gespeeld in de besluitvorming? In welke mate verwacht de regering dat van deze uitgroeimogelijkheid gebruik zal worden gemaakt? (blz. 46).

In het IMER themarapport Ruimtelijke Kwaliteit (p. 154) wordt geconstateerd dat het zoekgebied voor de satellieten bij 5G kleiner is dan bij 5P. Bij 5G is dit zoekgebied gesitueerd in de driehoek tussen de Zwanenburgbaan, de A4 en Badhoevedorp.

Wat betreft het hoofdwegennet wordt geconstateerd (p. 155) dat de ligging van 5G het complexe probleem van de bundel infrastructuur bij de Hoek in Hoofddorp nog verder verergert. Gedoeld wordt hier op de Verlengde Westrandweg en de Bypass West. Op grond van deze constatering is in het IMER-rapport 5P op deze beide aspecten iets beter gewaardeerd dan 5G (p. 167).

Bij de besluitvorming door het kabinet is de situering van de satellieten meegewogen. Met name de afstand tussen Badhoevedorp en het satellietgebied bij 5G werkt hier in het nadeel van dit banenstelsel. De kruisingsproblemen van de infrastructuur in het gebied «De Hoek» komen tot uitdrukking in de kosten van de banenstelsels.

Het kabinet gaat ervan uit dat de voor de mainportontwikkeling benodigde satellietcapaciteit zowel bij 5P als 5G gerealiseerd kan worden. De satellieten beschikken in de planperiode niet over een landzijdige ontsluiting. In de fase na 2015 wordt een landzijdige ontsluiting van de satellieten echter niet uitgesloten. Hiermee is zowel bij 5P als 5G rekening gehouden bij de tracering van de Bypass West. Zonder wijziging van de Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is het niet mogelijk de satellieten uit te bouwen tot een tweede areaal.

75

Kan een overzicht gegeven worden van het aantal binnen de 35 Ke-zone gelegen woningen per jaar tot 2015 op basis van de bijgestelde groei-prognose waarbij de 38,2 miljoen passagiers rond 2006–2007 wordt bereikt? (blz. 48).

In het kader van de luchtvaartwet worden de Ke en LAeq-nacht zones eenmalig vastgesteld. Deze mogen niet worden overschreden, ook al zou de werkelijk gerealiseerde groei eerder worden bereikt dan nu wordt voorzien. De geluidsbelastingscontouren, gebaseerd op het werkelijke gebruik van de luchthaven, worden jaarlijks achteraf berekend. De geluidbelastingscontouren moeten binnen de zone liggen. Het aantal woningen (op basis van het woningbestand 1990) zal derhalve nooit hoger kunnen zijn dan het aantal woningen binnen de vastgestelde zones.

Zoals in het antwoord op vragen A 3, A 14 en A 78 is aangegeven, gaat het kabinet er overigens nog steeds van uit dat pas rond het jaar 2015 het aantal van ca. 40 miljoen passagiers zal worden bereikt.

76

Hoeveel van die exploitatiekosten komen voort uit extra kerosine-aanschaf? (blz. 48)

Zie het antwoord op vraag C 119.

77

Bij de definitieve vaststelling van de 35 Ke geluidszone is de ligging van de 35 Ke-contour van het 5P stelsel zodanig gewijzigd dat thans uitgegaan wordt van 10 900 woningen binnen de 35 Ke-contour van het 5P stelsel in 2015 in plaats van 12 600 woningen in het IMER. Hoe kan dit en is dit juist (blz. 48)

Zoals reeds aangegeven in TK 94-95 23 552 nr 12, is bij de berekeningen ten behoeve van de ontwerp-aanwijzing voor het eerst een nieuw model gehanteerd voor de horizontale spreiding rond de voorgeschreven standaard vertekroutes; aangeduid als «nieuwe horizontale spreiding». De aanleiding hiervoor was de ervaringen die over de jaren 1993 en 1994 zijn opgedaan met het FANOMOS systeem, waarbij de feitelijke vliegbanen in het horizontale vlak zijn geregistreerd en in de berekening verwerkt.

Ten behoeve van de geluidszones is voor de nieuwe berekeningsmethodiek uitgegaan van de zogenoemde «tolerantie gebieden» die voor starts in het kader van de handhaving in de ontwerp-aanwijzing zijn opgenomen en die de maximaal toegestane afwijking van de voorgeschreven uitvliegroutes bepalen.

Deze nieuwe methodiek heeft tot gevolg, dat – bij overigens exact dezelfde gegevens ten aanzien van aantal vliegtuigen, vlootsamenstelling, baangebruik, baanligging, enzovoorts – de zones een andere vorm krijgen dan in de PKB. Dit leidt er toe dat vooral binnen de Ke-zone minder woningen liggen dan in de PKB voor dezelfde omvang van het verkeer en vervoer. Waar derhalve in de PKB de gereserveerde zone behorend bij ca. 40 mln passagiers 12 200 woningen omvat, bedraagt dit aantal nu 10 900. Dit heeft tevens tot gevolg dat om te voldoen aan het criterium van 10 000 woningen binnen de zone, de gereserveerde zone in de ontwerp-aanwijzing minder verkleind hoefde te worden dan in de PKB.

De nu bepaalde gereserveerde zone met 10 900 woningen is nog niet geheel definitief. Deze kan veranderen, indien in het kader van de inspraakprocedure inzake de ontwerp-aanwijzing zou worden besloten de zones te wijzigen. Andere aanpassingen worden niet verwacht. De zones zijn eerst definitief bij de vaststelling van de definitieve aanwijzing (begin 1996).

In de PKB is gesteld, dat de zones worden bepaald in het kader van de aanwijzing. Voorts is aangegeven dat deze «maximaal 12 600 woningen» mag bevatten. Bij het opstellen van deze PKB waren de resultaten van de nieuwe berekeningen nog niet beschikbaar. De nu berekende gereserveerde zone met 10 900 woningen voldoet aan dit criterium.

De omzettingsprocedure blijft noodzakelijk, omdat ook de met «nieuwe horizontale spreiding» berekende gereserveerde zone nog meer dan 10 000 woningen bevat en daarmee niet voldoet aan het criterium ten aanzien van 10 000 woningen binnen die zone.

De vrijwaringszone is nu eveneens (mede) gebaseerd op de gereserveerde zone met 10 900 woningen. Deze is derhalve eveneens anders van vorm dan in de PKB. Bij het stuk TK 94-95, 23 552 nr. 12 waren de kaarten voor de geluidszones en de vrijwaringszone gevoegd die zijn gebaseerd op deze nieuwe methodiek.

De nieuwe methode is niet toegepast voor andere banenstelsels dan 5P. Op grond van de resultaten voor 5P, mag worden verwacht dat ook de aantallen woningen binnen de contouren voor de andere banenstelsels wat zullen afnemen, maar dat daardoor de onderlinge volgorde ten aanzien van het aantal woningen binnen 35 Ke en/of het aantal ernstig gehinderden binnen 20 Ke niet zal veranderen.

78

Hoe reëel acht de regering de huidige groeiprognose? Indien deze bijgesteld dient te worden wat is daarvan het effect op de verschillende

milieuparameters? Wat is het effect op de substitutie naar de HSL? (blz. 48).

De groeiprognoses voor Schiphol worden door het kabinet nog steeds reëel geacht. Vooralsnog is er dan ook geen aanleiding tot herziening. Ook is er geen aanleiding tot herziening van de inzichten met betrekking tot de substitutie naar de HSL.

Weliswaar is de groei de laatste jaren sterk geweest, maar het zonder meer doortrekken van die groeilijnen naar 2015 is onverantwoord. De extra groei tussen 1992 en 1994 is voor een groot deel gebaseerd op factoren, die op zijn minst tijdelijk zijn, zo niet de kans bestaat dat deze factoren zich in de toekomst in omgekeerde richting zullen voordoen. Genoemd kunnen worden het succes dat de KLM heeft met de samenwerking met North-West, de ontwikkeling van het blokkensysteem, en het zeer lage prijsniveau dat thans voor vliegtickets bestaat. Andere maatschappijen zijn doende dergelijke samenwerkingenverbanden te ontwikkelen (Lufthansa-(SAS)-United-Thai en Sabena-Swiss-Delta-Singapore). Elders kunnen concurrerende blokkensystemen worden ontwikkeld (Brussel) en oplopende bezettingsgraden bij achterblijvende nieuwe vliegtuigaankopen kunnen een opwaartse druk op de prijzen uitoefenen. Dit zijn overwegingen die ten grondslag liggen aan de veronderstelling dat de recente en huidige sterke groei zal worden gevolgd door een periode van matige groei.

79

Oranjewoud stelt dat «binnen het kader van de PKB niet kan worden voldaan aan de randvoorwaarden voor de mainportontwikkeling van Schiphol». Na herziening van de PKB (omzetting gereserveerde geluidszone) zal wel de mainportdoelstelling, maar niet langer de leefmilieudoelstelling worden gehaald. Wat is de reactie van de regering op deze harde conclusie? Wordt de dubbeldoelstelling losgelaten? Welke garanties kan de regering bieden dat op de langere termijn de leefmilieudoelstelling overeind blijft? (blz. 48).

Het kabinet deelt deze conclusie niet. Voor toelichting zie tweede deel van het antwoord op vraag C 128. De dubbeldoelstelling wordt niet losgelaten. Voorts wordt verwezen naar het antwoord op vraag D 146.

80

Welke wijzigingen met betrekking tot het 5P-stelsel zijn aangebracht waardoor binnen de 35 Ke-contour het aantal woningen kan worden teruggebracht van 12 600 naar 10 900 in 2015? (blz. 48).

Zie het antwoord op vraag A 77.

81

De KLM gaat, in een interne studie begin jaren tachtig, uit van extra exploitatiekosten van zo'n 50 miljoen gulden per jaar bij de aanleg van een 5P-baan? Welke extra exploitatiekosten zijn er op basis van de cijfers 1995 mee gemoeid? (blz. 48).

Zie het antwoord op vraag C 119.

82

Is een omzettingsprocedure nog noodzakelijk als uitgegaan wordt van de hiervoor genoemde vraag? Wat betekent dit voor de vrijwaringszone? (blz. 49).

Voor dit antwoord wordt niet verwezen naar de hiervoor genoemde vraag, maar naar het antwoord op vraag A 77.

83

Waarop baseert de regering het oordeel dat het 5G-stelsel niet te vroeg als reëel keuze-alternatief voor het 5P-stelsel is afgefallen? Waarom zou een 5G-(geoptimaliseerd) stelsel geen goed keuzealternatief zijn voor het 5P-stelsel? Kan de regering deze afweging aan de hand van de volgende criteria toelichten:

- *Mainportdoelstelling;*
- *Geluidshinder, 35 Ke-zone en 20 Ke-zone;*
- *Externe veiligheid;*
- *Ruimtelijke inpassing;*
- *Luchtverontreiniging;*
- *Investerings- en exploitatiekosten (blz. 50)*

Uit het IMER, waarvoor bij de berekeningen een aantal optimalisatiemaatregelen voor de onderzochte banenstelsels is verondersteld, is gebleken dat 5P voor een aantal milieu-aspecten beter scoort dan 5G, terwijl voor een aantal andere milieu-aspecten 5G juist beter scoort. In deel 1 van de PKB Schiphol en omgeving heeft het kabinet, alles afwegende, een voorkeur uitgesproken voor de realisatie van een stelsel met een parallelle vijfde baan (5P). In de Nota van toelichting bij PKB deel 1 wordt in paragraaf 8.3 (pagina's 98 t/m 101) de afweging van het kabinet tussen 5P en 5G uitgebreid beschreven.

Kort samengevat gaat het om de volgende zaken. Wat de mainportdoelstelling betreft, zijn de aspecten jaarcapaciteit en terminalcapaciteit niet discriminerend tussen het 5P- en 5G-stelsel, terwijl het 5P-stelsel beter dan 5G scoort op de aspecten piekurocapaciteit en punctualiteit (in het bijzonder 30e piekuur).

Wat betreft de geluidshinder, scoort 5P beter dan 5G voor het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone en binnen de Laeq-zone, terwijl 5G beter scoort wat betreft het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-zone.

Voor externe veiligheid geldt dat 5G in vergelijking met 5P gunstiger is voor het aantal inwoners binnen de IR 10^{-5} contour, terwijl voor de IR 10^{-6} contour 5P juist beter uitpakt.

Een vijfde parallelle baan garandeert onder andere een betere ruimtelijke overgang naar de bestaande stedelijke gebieden dan 5G, is beter inpasbaar in het noordwestelijk deel van de Haarlemmermeer en er ontstaan weinig restruimten, waardoor betere uitgangspunten voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit worden geboden.

Wat lokale luchtverontreiniging betreft, doen zich tussen het 5P- en 5G-stelsel geen significante verschillen voor.

Wat het kostenaspect betreft, is geconstateerd dat 5P tegen duidelijk minder meerkosten kan worden gerealiseerd dan het 5G-stelsel, hetgeen leidt tot lagere exploitatiekosten.

Op grond van het bovenstaande is het kabinet het niet eens met de conclusie van Oranjewoud dat 5G mogelijk ten onrechte als reëel keuze-alternatief is afgefallen.

84

Uit het rapport van Oranjewoud blijkt dat er een knelpunt ontstaat bij de landzijdige ontsluiting van Schiphol. Om de gewenste ontwikkeling tot

mainport te kunnen maken zullen eerder of misschien meer financiering binnen het infrastructuurfonds gevonden moeten worden. Is dit mogelijk? Gaat dit ten koste van andere projecten die niet gerelateerd zijn aan Schiphol? (blz. 51).

Voor zover mogelijk zullen de in het MIT opgenomen aanlegprojecten rond Schiphol versneld worden. Een substantiële versnelling is echter niet mogelijk.

De regering is niet voornemens het pakket aan infrastructuurmaatregelen uit te breiden, hetgeen overigens volgens het Oranjewoud rapport ook niet nodig is, en houdt met inachtneming van het bovenstaande vast aan de planning zoals in het MIT voor de diverse projecten opgenomen is, waarbij conform het SVV prioriteit gelegd wordt bij de mainports.

85

Zal de doelstelling van 40% voor de aan- en afvoer van passagiers via het openbaar vervoer nog worden gehaald? (blz. 51).

Het percentage passagiers dat per openbaar vervoer richting Schiphol gaat bedraagt thans reeds meer dan 25%.

Gelet op het beoogde verkeers- en vervoerbeleid in het kader van SVV-II met daarbinnen de vele maatregelen op openbaar vervoergebied, zoals de plannen in het kader van Rail 21 van de NS (de Utrechtboog, de Hemboog, diverse spoorverdubbelingen), de thans op Schiphol Plaza gerealiseerde zeer directe overstap van trein op vliegtuig, het verder uitbouwen van vrije banen voor (spits)bussen en de aanleg van de Zuidtangent e.d., is de regering van mening dat de doelstelling van 40% openbaar-vervoergebruik voor passagiers gerealiseerd zou kunnen worden.

86

Is op basis van de internationale verdragen accijns op kerosine voor vluchten binnen EU mogelijk wanneer de EU als één belastinggebied wordt gezien? (blz. 55).

Voor de mogelijkheden om voor intra-EU-vluchten accijns op kerosine te heffen, is in de eerste plaats de EU-fiscale wetgeving van belang. De vrijstelling van accijns op kerosine voor o.a. de luchtvaart ligt vast in Richtlijn 92/81/EEG van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën. De Richtlijn bepaalt overigens ook dat de huidige vrijstellingen uiterlijk 31 december 1997 herbezien moeten worden op basis van een verslag van de Commissie.

Daarnaast is de mondiale regelgeving van belang. De mondiale vrijstelling van accijns is deels opgenomen in het Verdrag van Chicago, deels in resoluties van ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Verder ligt de vrijstelling vast in bilaterale luchtvaartverdragen die op het Verdrag van Chicago zijn gebaseerd.

Aangezien zowel bij het Verdrag van Chicago, als bij bilaterale verdragen de afzonderlijke EU-lidstaten verdragsluitende partij zijn en dus niet de EU als geheel, is het op basis van deze internationale verdragen juridisch niet zonder meer mogelijk de EU als één belastinggebied te beschouwen.

Indien bij de bovengenoemde herziening in 1997 besloten zou worden om de huidige vrijstelling voor interne EU-vluchten niet te continueren, zal derhalve nader gekeken moeten worden hoe moet worden omgegaan met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen en met de met desbetreffende landen gesloten luchtvaartverdragen (er zijn ook niet-EU maatschappijen die vluchten binnen de EU uitvoeren).

87

Verwacht de regering nog een toename van de variabele autokosten en een verhoging van de brandstofkosten? Wanneer kan de Kamer daarvan een voorstel verwachten? (blz. 58).

Zie het antwoord op vraag A 90.

88

Waarom is Schiphol een B-locatie en geen A-locatie? (blz. 59).

In het werkdocument «Geleiding van de mobiliteit door een locatie-beleid», dat in mei 1990 is verschenen zijn de criteria voor een A-locatie globaal omschreven. Naast een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt ook gesproken van de aanwezigheid van voorzieningen met een (groot)-stedelijke allure, zodat sprake is van een aantrekkelijke verblijfs- en werkomgeving. Tevens liggen A-locaties in de centrale stad van het stadsgewest zodat sprake is van nabijheid. Dit nabijheids criterium maakt dat voor een groot aantal mensen in het woon-werkverkeer de A-locatie op de fiets en eventueel lopend te bereiken is.

In het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam (ROA) is dit nader uitgewerkt door aan een A-locatie bereikbaarheidscriteria te stellen voor openbaar vervoer en fiets. De locatie Schiphol-centrum voldoet in het RVVP niet aan de criteria voor een A-locatie en wordt in het RVVP aangeduid als B-locatie.

89

Is bij de berekeningen voor het financiële verschil tussen 5P en 5G ook de verdiepte ligging van de weg om de Noordelijke Kop van de 5P-baan meegenomen? Zo ja, om welk bedrag gaat het: zo nee, waarom niet en gebeurt dat alsnog? (blz. 59).

Nee, een verdiepte ligging van de N22 is niet meegenomen.

Zoals vermeld in het Programma Financiële Dekking PMMS (Bijlage II bij de Nota van Toelichting; p.106) is de Minister van Verkeer en Waterstaat bereid een inspanningsverplichting aan te gaan om dit project mede te financieren mits o.a. de weg wordt aangesloten op de A205 en niet op de A9. In dat geval is er geen sprake van een kruising van de N22 met de 5P-baan. Voor de N22 is inmiddels een mer-procedure gestart door de provincie Noord-Holland.

90

Voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio Schiphol worden diverse maatregelen genoemd, zoals een sterke verbetering van het openbaar vervoer infrastructuur (in combinatie met lagere kosten voor de gebruiker), een duurder autogebruik met name in de Randstad (onder meer door prijs-mechanisch rijden), een doorgevoerd lokatiebeleid, meer betaald parkeren en forse verhoging van de variabele autokosten.

Hoe staat het met de verschillende hier genoemde beleidsmaatregelen? (blz. 62).

In de brief aan de Kamer van 28 oktober 1994 (nr. 23 958) is uiteengezet dat de automobiliteit op het hoofdwegennet sneller groeit dan de totale automobiliteit. De uitbreiding van de capaciteit van het wegennet houdt geen gelijke tred met deze groei. De structurele files in de Randstad (en dus ook bij Schiphol) zullen dan ook op de korte termijn in aantal en zwaarte toenemen. Om die reden is in genoemde brief een korte-termijnaanpak uiteengezet, om de filelast zoveel mogelijk te beperken. Belangrijke elementen hierin zijn verkeersbeheersingsmaatregelen om te komen tot een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en het flankerend beleid, zoals het verbeteren van de alternatieven voor het

autosolisme (carpoolen, fiets, openbaar vervoer) en het prijsbeleid (accijnzen, parkeerbeleid). Kortheidshalve wordt hier verwezen naar deze brief. In de afgelopen maanden is met diverse betrokken overheden en maatschappelijke organisaties overleg gevoerd over de verdere uitwerking van het beleid. De voortgangsrapportage over deze file-aanpak wordt u voor 12 juni a.s. toegezonden.

Uit de regionale analyses komt helder naar voren dat de mogelijkheden om de filevorming in de Randstad met de thans ingezette kortetermijnmaatregelen in de toekomst verder te beheersen uitgeput zijn. Om ook op de langere termijn de Randstad bereikbaar te houden is het absoluut noodzakelijk dat een groter deel van het verkeer wordt afgewikkeld via alternatieven voor het autoverkeer, zoals carpoolen, de fiets en het OV. Op de middellange termijn vormt het rekening rijden een effectief instrument. Overigens zal file-vorming nooit helemaal voorkomen kunnen worden.

Het lokatiebeleid en het parkeerbeleid zijn primair de verantwoordelijkheid van de mede-overheden. In het genoemde overleg is duidelijk geworden dat zij het belang van een strikt parkeerbeleid inzien.

Van belang is voorts in dit verband dat Schiphol onlangs de parkeertarieven (voor auto's) heeft verhoogd en dat de KLM voornemens is om betaald parkeren voor haar werknemers in te voeren.

Het generieke prijsbeleid is de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Ten onrechte wordt in het rapport Oranjewoud gesuggereerd dat in de huidige kabinetsperiode geen prijsbeleid door het rijk wordt ingezet.

Uitgangspunt in deze kabinetsperiode is, dat de brandstofprijzen van motorbrandstoffen tenminste reëel constant gehouden worden, als middel om de variabele autokosten niet te laten dalen in relatieve zin, c.q. constant te houden voor zover het de overheidsheffingen op brandstof gaat. Hiervoor wordt inmiddels een wetsvoorstel voorbereid, dat binnenkort aan de Kamer zal worden aangeboden.

Voorts zal (overeenkomstig het NMP) tot een reële verhoging van de brandstofprijzen worden overgegaan, indien de ontwikkelingen in de buurlanden dit toelaten. Deze verhoging zal zo mogelijk gecombineerd worden met een verlaging van de Motorrijtuigenbelasting, zodat een variabilisatie van de autokosten optreedt.

Het beleid ten aanzien van de tarieven van het stad- en streekvervoer is er op gericht om, in samenwerking met de bedrijfstak, te komen tot een bescheiden jaarlijkse reële verhoging van tarieven.

De rijksoverheid heeft geen directe invloed meer op de samenstelling en hoogte van de NS-tarieven. De verwachting is dat de jaarlijkse reële stijging van de NS-tarieven eveneens bescheiden zal zijn en mede afhankelijk van de ontwikkeling van de autokosten en marktontwikkelingen.

Tot slot wordt in overleg met de Minister van Financiën bezien in hoeverre het nodig en mogelijk is te komen tot aanpassing van de diverse fiscale maatregelen, om een zo groot mogelijk mobiliteits- en milieueffect te bereiken.

Voor wat betreft de stand van zaken van de infrastructuurprojecten rond Schiphol wordt verwezen naar het MIT 1995-1999.

91

Wat vindt de regering van de conclusie van Oranjewoud dat, bij voortzetting van het huidige beleid, diverse wegen in de directe omgeving

van Schiphol boven de congestienorm uitkomen en dat daarmee de doelstellingen van het SVV-II onder druk komen? (blz. 68).

De regering onderschrijft de conclusie uit het rapport dat zonder (extra) beleid de automobilititeit snel zal groeien. De berekende groei van 57% in 2010 is overigens gebaseerd op een basispakket dat een geringe beleidsinzet bevat. De trendmatige groei is gebaseerd op de cijfers zoals ook door Verkeer & Waterstaat gehanteerd in het MIT en de Beleidseffect-rapportage.

De zorg over deze ontwikkeling is reeds verwoord in het SVV II. Om die reden is het beleid ingezet, gericht op het terugdringen van de groei van de totale automobilititeit tot een index van 135 in 2010 ten opzichte van 1986. Dit beleid bevat meer flankerend beleid dan opgenomen in het basispakket, waarmee in het rapport is gerekend. De ontwikkeling van de totale automobilititeit verloopt nog steeds volgens het streefbeeld uit het SVV II.

Het beleid geformuleerd in het SVV II moet echter wel met volle kracht worden voortgezet. Daarnaast is in de PKB Schiphol een extra doel ten aanzien van de substitutie auto naar openbaar vervoer geformuleerd voor 2015 (40% openbaar-vervoergebruik).

Bovendien zal op het terrein van Schiphol een consequent parkeer-beleid gevoerd worden. Dat SVV-beleid betekent in de eerste plaats het verder verhogen van de variabele autokosten en het verbeteren van de alternatieven van het autoverkeer. Overigens zal de milieulast van het autoverkeer ook door technische verbeteringen aan het voertuig worden verminderd. Specifiek gericht op de bereikbaarheid en het beperken van de files is in het SVV II een omvangrijk pakket aan maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid van de economische centra en de mainports van Nederland te garanderen. Daartoe behoren selectieve investeringen in infrastructuur, het versterken van het (stadsgewestelijk) openbaar vervoer en op termijn het rekening rijden. Door een effectieve inzet van deze maatregelen zal de filelast beheerst kunnen worden.

92

Een aantal projecten ligt uitvoeringstechnisch voor op het schema van de PKB-Schiphol. Kunnen de kasritmes voor deze projecten naar voren worden gehaald, zodat deze projecten nu al uitgevoerd kunnen worden? (blz. 71).

Volgens de inzichten van de regering bestaan er op dit moment geen projecten die uitvoeringstechnisch daadwerkelijk sterk voorliggen. Veelal zullen nog planologische procedures doorlopen moeten worden.

In een aantal gevallen, zoals bijvoorbeeld bij de Zuidtangent, is het kasritme in het MIT in enig jaar niet geheel sporend met de voortgang van een lopend project. De regering hecht zeer aan de voorspoedige aanleg van het Kerntracé van deze Zuidtangent. In het standpunt over het rapport van de Commissie De Boer zegt het kabinet in eerste instantie te willen bevorderen dat die grote projecten, die volgens het MIT 95-99 na 1998 worden afgerond, versneld worden uitgevoerd. Het kerntracé van de Zuid-tangent zou zo'n project kunnen zijn.

93

Geconstateerd wordt dat een aantal projecten later gereed zal zijn dan oorspronkelijk is aangenomen, onder andere de Westrandweg, de verbreding van de A2 en de A9 en de noord-zuidlijn, hetgeen inhoudt dat de prognoses voor 2003 uit het basisdocument (PMMS-variant 2003) te rooskleurig zijn. Wordt deze conclusie, die spoort met de opvatting van de provincie Noord-Holland in haar «voorlopige voordracht van GS», door de

regering, gedeeld? Welke maatregelen worden genomen om te bewerkstelligen dat de prognoses voor 2003 wel realiseerbaar zijn? (blz. 71).

De regering is van mening dat als er geen extra beleid in de periode tot 2003 zou worden ingezet, de situatie op dat moment ongunstiger is dan blijkt uit het basisdocument.

Naast generieke maatregelen zoals het prijsbeleid (zie ook het antwoord op vraag A 90) vindt er een aantal concrete maatregelen plaats om deze problematiek op korte termijn zo goed mogelijk op te lossen.

Voorbeelden van maatregelen, die in aanvulling op het reguliere MIT-pakket, worden genomen, zijn: de verhoging van parkeertarieven op Schiphol en de inzet op vervoermanagement, hetgeen op Schiphol zelf al tot zeer goede resultaten heeft geleid; de doorstromingsmaatregelen voor (spits)bussen in het kader van de Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol (GAS); het inzetten van verkeersmanagement zoals verkeerssignalering; de totstandkoming van het Kertracé van de Zuidtangent etc.

Verder zal na het gereedkomen van de Verlengde Westrandweg en de aanpassingen op de A4 de fileproblematiek op de A4 en directe omgeving van Schiphol tot het verleden behoren.

94

Wat voor additioneel beleid staat de regering voor ten einde genoemde mobiliteits-doelstelling wel te halen? (blz. 74).

Zie het antwoord op vraag A 90.

95

Onderschrijft de regering de conclusie van Oranjewoud dat het wegverkeer in de regio zonder aanscherping van het beleid veel meer zal groeien dan de doelstelling van het beleid aangeeft? (blz. 74).

Zie het antwoord op vraag A 91.

96

In 2010 wordt een groei van de automobiliteit verwacht van 57% t.o.v. 1986, in plaats van de beoogde groei van 20%. Wat zijn de mogelijkheden om deze groei te verminderen en de doelstelling alsnog te halen? Welke extra maatregelen wil de regering nemen om de hogere groei op het hoofdwegennet af te remmen? (blz. 74)

Zie het antwoord op A 90 en A 91.

97

Is het, gezien de veel snellere groei van Schiphol dan oorspronkelijk geprognostiseerd, mogelijk de fasering van de aanleg van de Zuidtangent te heroverwegen en ook het tweede deel (eventueel meteen als railverbinding) spoedig aan te leggen? (blz. 74).

De regering is van mening, dat de aanleg van het Kertracé van de Zuidtangent (fase 1 tussen Haarlem Schalkwijk via Hoofddorp naar Schiphol) de komende jaren een voldoende waarborg is om de groei in verplaatsingen in relatie tot Schiphol op te vangen. De regering hecht dan ook sterk aan de voorspoedige aanleg van dit Kertracé van de Zuidtangent. De regering zal trachten te bevorderen dat een dergelijk groot project, dat reeds gepland en begroot is, versneld kan worden uitgevoerd.

De bussen die vanaf dit kertracé verder rijden, kunnen vooralsnog gebruik maken van bestaande busbanen of de openbare weg.

Voor de overige delen zal op het ijkmoment 1999 worden gezien of en op welke wijze de projecten nog uitvoering behoeven en hoe deze gefinancierd kunnen worden.

De beslissing tot eventuele ombouw tot railverbinding zal, indien al nodig en gewenst, na de planperiode plaatsvinden.

Zoals in het antwoord op de vragen A 3 en A 78 is aangegeven, geeft de recente snelle groei van Schiphol geen aanleiding om te veronderstellen dat een dergelijke snelle groei zich ook op lange termijn zal voortzetten waardoor de groeiprognoses zouden moeten worden herzien.

98

Acht de regering het in INVERNO beschreven flankerend beleid haalbaar op afzienbare termijn? Zo nee, wat zijn de alternatieven? (blz. 74).

INVERNO is de regionale vertaling van het SVV-beleid. Het genoemde flankerend beleid is voor een deel de verantwoordelijkheid van de mede-overheden en voor een deel van de rijksoverheid. Om te komen tot een sterk flankerend beleid is het noodzakelijk, zoals in de filebrief d.d. 28 oktober 1994 is benadrukt, dat het rijk samen met de betrokken mede-overheden en maatschappelijke partners het beleid verder ontwikkelt en uitvoert. Uit het overleg dat in de afgelopen periode is gevoerd is duidelijk geworden dat alle betrokken partijen nut en noodzaak van die gezamenlijke inspanning inzien en bereid zijn hieraan daadkrachtig mee te werken.

De regering is er dan ook van overtuigd dat het ingezette beleid de bereikbaarheid van Schiphol ook op de langere termijn kan garanderen.

Het vervolg op de brief van 28 oktober zal u voor 12 juni a.s. bereiken.

99

Wat betekent de voorspelde congestie op de aanvoerwegen naar Schiphol voor het functioneren van de luchthaven als mainport? (blz. 74).

Zie het antwoord op vraag A 91.

100

«De regering ervaart de opmerkingen in het rapport over de toekomstige bereikbaarheid van Schiphol als een steun in de rug». Beschouwt de regering ook de door Oranjewoud voorspelde groei van de automobiliteit met 57% in 2010 ten opzichte van 1986 als een steun in de rug? Welke consequenties trekt de regering uit de voorspelde grote kans op congestie op het gehele wegennet rond Schiphol? (blz. 74).

Zie het antwoord op vraag A 91.

101

Zullen in het MIT investeringen in infrastructuur, met name ten behoeve van het openbaar vervoer, in de regio Schiphol naar voren worden gehaald? (blz. 74).

Voorzover mogelijk zullen de, in het MIT opgenomen, projecten rond Schiphol versneld worden. Een substantiële versnelling is echter niet mogelijk.

102

De conclusies in het rapport Oranjewoud over de realisering van de mainportdoelstelling met infrastructurele en mobiliteitsgeleidende maatregelen zijn dramatisch. Wat moet eraan gedaan worden om de

doelstelling alsnog te halen? Hoe is de congestie in de toekomst te voorkomen? (blz. 75).

Zie het antwoord op vraag A 90.

103

Oranjewoud constateert een «duidelijk verschil van mening» over het flankerend beleid. Is ook de regering door dit onderzoek van Oranjewoud overtuigt van de noodzaak van fors flankerend beleid op de korte termijn?

Welke maatregelen, met name op het gebied van prijsbeleid, gaat de minister van V&W op korte termijn invoeren om de voorspelde congestie in de Randstad te voorkomen? (blz. 75).

Zie het antwoord op vraag A 90.

B. Vragen naar aanleiding van de kabinetsreactie op rapport Oranjewoud

104

Kan de geluidszone voor het huidige banenstelsel op zo kort mogelijke termijn worden vastgesteld, los van die van het vijfbanenstelsel, zodat er tijd is om tot een verantwoorde afweging te komen in de beslissing over de uitbreiding van Schiphol, zonder de vaststelling van de huidige geluidszone te doen vertragen? Zo nee, wat is de reden dat deze twee totaal verschillende procedures niet kunnen worden losgekoppeld? (blz. 1).

Conform de Luchtvaartwet moet het uiteindelijke aanwijzingsbesluit in overeenstemming zijn met een vigerende PKB, dus met PKB-4. Indien besloten zou worden tot loskoppeling van het vaststellen van de geluidszone voor het vierbanenstelsel van dat van het vijfbanenstelsel zou dat leiden tot extra tijdverlies.

In de eerste plaats zou er een aparte PKB voor het vierbanenstelsel moeten worden opgesteld en behandeld moeten worden door het parlement. In de tweede plaats zou de aanwijzingsprocedure ten dele opnieuw moeten worden doorlopen.

Na afronding van de aanwijzingsprocedure voor het vierbanenstelsel, zou de aanwijzingsprocedure voor een vijfbanenstelsel gestart kunnen worden.

Los van het tijdverlies, zou er onzekerheid ontstaan over de ontwikkeling van Schiphol op langere termijn, wat leidt tot vertraging van de planning van de woningbouwlokatie. Vertraging van de aanwijzingsprocedure leidt bovendien tot vertraging van de uitvoering van het isolatieprogramma voor het vijfbanenstelsel en tot vertraging in de feitelijke operationalisering van de handhaving.

Om op zo kort mogelijke termijn een geluidszone voor het vierbanenstelsel vast te kunnen stellen is het doorgaan met de huidige aanwijzingsprocedure vereist. Elke andere (gewijzigde) procedure vergt meer tijd.

105

Ontvangt de Kamer nog tijdig voor de kamerbehandeling van de PKB III Schiphol, de voortgangsnota over de beleidsvoornemens inzake de file-problematiek? Zo ja, wanneer? (blz. 2).

De voortgangsrapportage over deze file-aanpak wordt u voor 12 juni toegezonden.

106

De regering spreekt zich in de brief tegen ten aanzien van de vraag of er al voor het uitkomen van het rapport van Oranjewoud een «volledige

studie» was verricht naar de verschillende banenstelsels. Is de regering van mening dat het onderzoek van Oranjewoud overbodig is? Zo ja, hoe is het dan mogelijk dat er toch veel nieuwe gegevens op cruciale punten naar boven zijn gekomen? Kan de regering door aanvullend kwantitatief onderzoek zorgen data er echt een volledige studie beschikbaar is? (blz. 2)

Zoals in de Kabinetsreactie op het rapport Oranjewoud vermeld is het Kabinet van mening dat de gemaakte afweging tussen de verschillende banenstelsels gebaseerd is op een volledige studie. Het Kabinet heeft in het rapport van Oranjewoud geen elementen aangetroffen die nog niet bij de besluitvorming waren betrokken.

Aanvullend kwantitatief onderzoek is naar het oordeel van het Kabinet niet nodig.

Het Oranjewoud-rapport is opgesteld op verzoek van de Kamer en vormt één van de stappen in de door de Kamer gekozen procedure ter voorbereiding van het debat over PKB Schiphol en Omgeving. Het is dan ook aan de Kamer om zich uit te spreken over de waarde van dit rapport.

C. Vragen naar aanleiding van de nota van toelichting PKB-Schiphol en omgeving

107

Verschijnt de UMER voor 5P nog voor de behandeling in de kamer van de PKB Schiphol en omgeving? (blz. 3)

Naar verwachting wordt de UMER 5P en de ontwerp-aanwijzing in juni 1995 ter visie gelegd. Zie tevens brief aan de Tweede Kamer nr. DGRLD/PMMS/L 95.003228 d.d. 19 mei 1995.

108

Is het waar dat wat de Schipholgebonden kosten betreft, 5G 300 miljoen goedkoper is dan 5P? (blz. 13).

Zie het antwoord op vraag E 167.

109

Hoe lang zijn de taxibanen bij 5G en bij 5P? (blz. 13).

Taxibanen 5G (Haarlemmermeer variant): 13.7 km, inclusief de noordelijke taxibaan;
taxibanen 5G (IMER variant): 10 km, zonder noordelijke taxibaan;
taxibanen 5P: 13.5 km, inclusief de noordelijke taxibaan.

110

Is het waar dat er bij 5G geen ruimte is voor een tweede passagiers-terminal? Zo nee, waar zou theoretisch gezien een tweede terminal kunnen komen? Hoeveel passagiers kan de huidige terminal maximaal verwerken? (blz. 13).

Voor het eerste deel van de vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag A 74.

De capaciteit van de huidige terminal op het centrale areaal wordt, inclusief de reeds voorziene uitbreiding van de Terminal West, geraamd op circa 27 miljoen passagiers. De terminalcapaciteit kan met circa 5 miljoen passagiers in het gebied tussen A4 en Zwanenburgbaan (J-gebied) worden vergroot tot circa 32 miljoen passagiers.

111

Is het waar dat de N22 onder de 5P baan door zou moeten, omdat het voor de verkeersveiligheid onverantwoord is om deze weg om de kop van de baan heen te leggen? (blz. 13).

Neen.

Door de Provincie Noord-Holland wordt thans een Mer-studie voor de N22 verricht, waarbij het aspect verkeersveiligheid zal worden meegenomen. In deze studie beschouwt de Provincie diverse varianten voor het tracé van de N22, waarbij in één van de gevallen de N22 daadwerkelijk onder de 5P baan zou moeten worden geleid.

Maar er zijn ook varianten waarbij de N22 aangesloten wordt op de A205, waarbij de 5P baan niet gekruist hoeft te worden. Deze laatste hebben de voorkeur van de regering.

112

Is het waar dat bij de IMER de mogelijkheid van de nieuwe landings-techniek Microwave Landing System MLS in plaats van het huidige Instrument landing system ILS aan de orde is geweest maar dat met de introductie van dit systeem geen rekening gehouden is omdat toepassing van MLS door alle luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen voor de komende tien jaar niet als realistisch beschouwd wordt? (blz. 14)

In de verschillende milieu-effect-rapportages is alleen bij de meest-milieu-vriendelijke alternatieven (MMA's) rekening gehouden met de mogelijkheid van gekromd naderen met behulp van MLS. Dit is gedaan omdat de toekomstige algehele toepassing van MLS, of van satelliet-navigatie voor hetzelfde doel, nog onzeker is en niet alleen door Nederland bepaald wordt (zie antwoord A 42).

113

Is het feit dat de punctualiteit in gevaar komt bij meer dan 460 000 vliegbewegingen per jaar op 5G, een argument geweest tegen dit stelsel? Is dit niet juist een argument voor dit stelsel, omdat er zo bij 5G een soort slot bestaat dat garandeert dat er niet heel veel meer dan het nu beoogde maximum van ongeveer 400 000 vliegbewegingen zal plaatsvinden? (blz. 14)

Elk onderzocht banenstelsel, zelfs het huidige, kan veel meer vliegbewegingen accommoderen dan de 432 000 per jaar waarvan in de IMER-berekeningen is uitgegaan. Het banenstelsel op zich geeft dan ook geen extra «slot» op het aantal vliegbewegingen. In de in de PKB beschreven handhavingssystematiek zijn het de milieugrenzen die de grenzen aan de groei van Schiphol bepalen.

De punctualiteit van de verschillende banenstelsels is vooral een kwaliteitsaspect, dat voor een mainport zeer belangrijk is. Dit geldt ook voor een vliegtuig-aanbod ruim onder de maximale fysieke capaciteit van de banenstelsels. De voor de diverse banenstelsels berekende punctualiteitswaarden die in het IMER zijn genoemd, zijn afgeleid van de bovengenoemde 432 000 vliegbewegingen per jaar. In die context is de punctualiteit meegenomen in de afweging tussen banenstelsels.

Zie verder het antwoord op vraag A 28.

114

Is het waar dat gehoekt aanvliegen op dit moment, dus zonder nauwkeurige navigatiesystemen, ook plaatsvindt (met indraaien op 11 à 12 kilometer afstand)? Is Microwave landing system MLS een voorwaarde voor gehoekt aanvliegen langs Beverwijk/ Heemskerk ingeval van 5G? Waarop is antwoord 9039 gebaseerd, gelet op het feit dat Beverwijk/ Heemskerk op 14 kilometer afstand liggen, er langs indraaien dus

mogelijk is en een draaiingshoek van 6–10 graden één en ander nog makkelijker maakt? (blz. 14).

Tussen het gekromd (of «gehoekt») aanvliegen bij gebruik van ILS op ca. 12 km. voor de baan of verder en het dichterbij de baan gekromd naderen met gebruik van MLS of satellietnavigatie is een groot verschil. MLS zou het mogelijk maken ook tijdens het draaien van een bocht de vliegbaan nauwkeurig te geleiden. Bij de nadering naar het glijpad van de ILS, waarvan het de bedoeling is dat die op ca. 12 km. voor de baan wordt bereikt, is sprake van betrekkelijk onnauwkeurig navigeren door middel van «vectoring» (dus op basis van het kompas). Pas als het glijpad van de ILS is bereikt, is sprake van nauwkeurige navigatie.

Gezien de beperkte technische mogelijkheden van ILS ten opzichte van die van MLS, en het feit dat Beverwijk en Heemskerk in de situatie van de 5G-baan dicht bij het punt liggen waarop het glijpad moet worden aangevlogen, maakt het onmogelijk om te garanderen dat niet over deze plaatsen wordt gevlogen. Bij de berekeningen van de geluidszones is hiervan dan ook uitgegaan. Hetzelfde geldt in mindere mate bij een 5G met een kleinere draaiingshoek.

115

Tijdens het werkbezoek van de vaste commissie voor verkeer en waterstaat en voor volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer zei president-directeur Smits van Luchthaven Schiphol, dat het kiezen voor 5G minstens drie jaar vertraging op zou leveren. Hij zei letterlijk: «De echte keuze is in PKB deel 1 gemaakt». Is een dergelijk uitstel te verwachten, als voor 5G zou worden gekozen? Zo ja, hoe is het dan mogelijk dat de Kamer altijd in de veronderstelling heeft geleefd dat ze vrij is om te kiezen voor welke beschreven variant dan ook en dat alle varianten even ver waren doorgerekend en voorbereid? (blz. 14).

Zie het antwoord op vraag A 30.

Het staat de kamer vrij in meerderheid te besluiten de goedkeuring aan het voorliggende deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving te onthouden.

Dit heeft echter gevolgen voor de nu aan de PKB parallel geschakelde aanwijzingsprocedure, alsmede – als gevolg daarvan – voor het tijdstip van realisatie van de vijfde baan.

116

Volgens de meest recente berekeningen zou de aanleg van 5G ongeveer 800 miljoen gulden duurder zijn dan 5P. Waarop zijn deze extra kosten gebaseerd? (blz. 19)

Zie het antwoord op vraag E 167.

117

Waarom is het banenstelsel 5G 250 miljoen (volgens latere globale schatting 800 miljoen) duurder dan 5P, terwijl de taxibanen korter zijn, er minder ruimte nodig is en de NS-bypass en Verlengde Westrandweg eventueel op maaiveld kunnen worden aangelegd? Wat is de kostenreductie bij 5G:

- a. als de Verlengde Westrandweg aan de westzijde langs 5G wordt geprojecteerd (dus geen verdiepte ligging);*
- b. als de NS-bypass ook ten westen van 5G komt, dan wel*
- c. als de NS-bypass ontworpen wordt voor max. snelheden van 140 km. per uur (dus met kleinere boogstralen)?*

Welk treinverkeer zal met hoge snelheid Schiphol passeren en hoe hoog is die snelheid (zie antwoord 9057)? Bestaat er niet-Schipholgebonden treinverkeer dat zeer hoge snelheden behoeft? (blz. 19).

Voor het eerste deel van de vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag E 167.

a. De combinatie van 5G en een Verlengde Westrandweg (VWRW) ten westen van deze baan is met name niet onderzocht omdat in dit geval de ruimtelijke kenmerken van 5G (compactheid) grotendeels te niet worden gedaan.

Een naar het westen verlegde VWRW zal «uitgebogen» dienen te worden in verband met de ligging van de begraafplaatsen en het kruisen van de RESA-zone ten noorden van de 5G-baan.

Verder zal er een grotere autosnelweg-lengte benodigd zijn. De huidige geraamde meerkosten voor de VWRW bij 5G à f 260 mln. kunnen, rekening houdend met het bovenstaande, gereduceerd worden met een, ruw geschat, bedrag van ca. 230 mln.

b. Voor een westelijke tracering kan voor de Bypass West een kostenreductie van f 672 mln. worden ingeschat. Een westelijke tracering van de Bypass West in dit stelsel voldoet echter niet aan de door het Kabinet gehanteerde uitgangspunten (ontsluiting satellietgebied). De kostenreductie zal mede afhangen van het te kiezen tracé.

c. Bij het uitwerken van de Bypass West is uitgegaan van de ontwerp-eisen die aan nieuwe railinfrastructuur wordt gesteld.

Tezijntijd, bij een verdere doorgroei van het HST-vervoer, is het mogelijk om reizigers die niet op Schiphol moeten zijn rechtstreeks naar Amsterdam CS te laten rijden, daar het merendeel van de HST-reizigers niet Schiphol als bestemming heeft.

Ook binnenlands verkeer (bijvoorbeeld ook binnenlandse HS-shuttles) moet deels via de Bypass West geleid worden wanneer capaciteitsproblemen in de Schiphol-tunnel dat noodzakelijk maken.

Omdat hierop ook HST's moeten kunnen rijden die niet op Schiphol hoeven te stoppen, is het tracé zo recht mogelijk met zo min mogelijk bochten gehouden. Korte reistijden per HST behoren immers tot de sleutelfactoren voor het succes van substitutie.

118

Hoe is het in antwoord 9052 genoemde verschil van 1,5 minuut extra taxitijd bij 5P in vergelijking tot 5G berekend? Is bij de berekening uitgegaan van een extra taxi-afstand van 3 à 4 kilometer? Hoe groot is bij die afstand de extra taxitijd? (blz. 19).

De extra taxi-afstand van 3 à 4 kilometer geldt uitsluitend wanneer voor startend verkeer bij 5P de noordelijke taxibaan gebruikt moet worden in plaats van de zuidelijke taxibaan. Dat is echter lang niet altijd het geval.

In alle andere gevallen is het afstandsverschil tussen de situatie 5P en 5G (IMER) aanzienlijk kleiner.

Bij een extra taxi-afstand van 3 à 4 kilometer bedraagt de extra taxi-tijd maximaal 4 à 5 minuten. Gemiddeld genomen is de extra taxi-afstand dus aanzienlijk lager.

119

Is het waar dat de langere taxi-afstanden bij 5P de KLM jaarlijks 80 miljoen meer kosten, bij preferent gebruik van de vijfde baan? Zou dit een reden kunnen zijn om deze baan niet preferent te gaan gebruiken, met alle gevolgen van de minder goede verspreiding van de geluidhinderer vandien? Kan de regering een onderzoek hierover uit 1972 aan de Kamer sturen? (blz. 19).

Het standpunt dat de KLM in PMMS-verband heeft ingenomen is, dat de kosten van taxiën naar 5P ruimschoots worden gecompenseerd door de besparingen (ook van brandstof) ten gevolge van de grotere baancapaciteit en de daaruit resulterende verbetering van de punctualiteit

die de 5P variant oplevert. De inhoud van eventuele vroegere KLM-studies is ons niet bekend.

Vanzelfsprekend dient ook de KLM zich te houden aan het preferentieel baangebruik.

120

Hoeveel extra (lokale) luchtverontreiniging leveren de relatief lange taxibanen van 5P op?

Waar zal deze luchtverontreiniging vooral merkbaar zijn? (blz. 19).

De relatieve bijdrage van «Schiphol»-emissies aan de concentraties in de woongebieden blijft bij het 5P-alternatief beperkt tot maximaal enkele procenten. In geen enkel geval worden wettelijke grenswaarden overschreden. De 5G-variant resulteert in vergelijking met de 5P-variant gemiddeld in 1 tot 10% lagere emissies in het totale Schipholgebied. Dit betekent dat de bijdrage van «Schiphol»-emissies aan de concentraties in de woongebieden bij de 5G-variant minder dan enkele tienden van procenten lager zullen zijn dan bij de 5P-variant. Dit effect is niet of nauwelijks waarneembaar.

121

Wat is het verschil in de emissie van vervuilende stoffen tussen 5P en 5G gelet op 3 à 4 kilometer verschil in taxi afstand? Waarom is dit niet significant (antwoord 9052) gelet op de vliegtuigemissies op de grond? (blz. 19).

De emissie tijdens het taxiën (alle banen) geeft een verschil van circa 10%. Met uitzondering van geur is de bijdrage van het taxiën aan de totale emissie van het vliegveld Schiphol klein.

Significante verschillen in de resulterende luchtkwaliteit buiten het vliegveld Schiphol worden daarom, met uitzondering van geur, niet verwacht.

122

Waarom wordt de verre ligging van 5P ten opzichte van het huidige afhandelingsareaal nooit genoemd als nadeel voor de bedrijfsvoering van Schiphol en de KLM? Zag de KLM in het verleden 5P als probleem voor de exploitatie (meerkosten 20 à 80 miljoen gulden per jaar)? Is dit probleem er nu niet meer? (blz. 19).

Zie het antwoord op vraag C 119.

123

Hoe kan de jaarcapaciteit van 5G en 5P gelijk zijn, terwijl de piekcapaciteit van 5G kleiner is dan van 5P? (blz. 19).

Wellicht is bij de beantwoording van vraag 9.044 ten onrechte de indruk gewekt dat de jaarcapaciteiten van 5G en 5P gelijk zijn. De jaarcapaciteit van 5P is hoger dan van 5G, de piek uurcapaciteit, en vooral de punctualiteit in het 30e piek uur (een niet officieel afwegingscriterium, maar wel een belangrijke indicator) is voor 5P ruim beter. Beide banenstelsels zijn echter ruim met betrekking tot de jaarcapaciteit aanzienlijk hoger dan de voor de PKB als maximum genomen 432 000.

124

Om aan de mainportfunctie te kunnen voldoen moet Schiphol de thuishaven zijn van een maincarrier. Kan aan de KLM een garantie gevraagd worden dat zij Schiphol na uitbreiding als thuishaven blijft gebruiken? (blz. 23).

Om aan de mainportfunctie te kunnen voldoen is het noodzakelijk dat Schiphol de thuishaven is van een van de in Europa overblijvende «main-carriers». Voor Schiphol ligt het voor de hand dat dat de KLM, met zijn eventuele partners zal zijn. Daar zijn ook de inspanningen op gericht, zowel bij de NVLS, als bij de KLM. Aan de KLM kan evenwel geen garantie worden gevraagd, dat de KLM Schiphol als thuishaven blijft gebruiken.

Echter de kans dat de KLM Schiphol als thuishaven zal opgeven is klein. Alleen al de omvangrijke investeringen van de KLM op en rond Schiphol maken verhuizing onaantrekkelijk. Daarnaast zou verhuizing naar een buitenlandse luchthaven ernstige luchtvaartpolitieke consequenties hebben. De internationale luchtvaart is nog steeds een sterk gereguleerde bedrijfstak. De marktmogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen worden bepaald door bilaterale luchtvaartverdragen die hun basis vinden in het Verdrag van Chicago. Voor haar routenetwerk is de KLM afhankelijk van de landingsrechten die Nederland met ca. 140 landen heeft gesloten. Bij verhuizing naar een ander land zou de KLM die rechten verliezen. De KLM zou dan afhankelijk worden van de bilaterale luchtvaartverdragen die het land waar men zich vestigt heeft afgesloten. Aangezien veel bilaterale verdragen slechts rechten voor één maatschappij mogelijk maken (de nationale carrier) zouden die verdragen de KLM weinig marktmogelijkheden bieden. Ook de luchtvaartpolitieke vereisten t.a.v. eigendom en zeggenschap zouden complicaties opleveren.

125

Bevestigt de regering de bevinding van R. de Jong (TNO) op de hoorzitting van 10 mei 1995 dat 80% van de hoeveelheid ernstig geluidgehinderden woont in het gebied met een geluidbelasting tussen 20 Ke en 30 Ke en het dus onjuist is alleen het gebied boven 35 Ke te begrenzen?

Volgens de heer R. de Jong is de berekende geluidbelasting van Schiphol in 2015 meer nog dan voor 1990 een onderschatting van de werkelijke geluidbelasting en de daarmee samenhangende hoeveelheid ernstig gehinderden, omdat niet meegerekende vluchten met een geluidspiek boven 55 dB(A) – gelet op de steeds grotere hoeveelheden – wel hinder veroorzaken. Welke consequenties trekt de regering hieruit?

Is het waar dat als deze vluchten wel worden meegerekend, dit resulteert in een verdubbeling van de hoeveelheid ernstig gehinderden ten opzichte van de hoeveelheid waarvan tot nu toe wordt uitgegaan (110 000 in plaats van 55 000 bij 40 miljoen passagiers)? Waarom is opname van de 20 Ke-contour in de PKB als beslissing van essentieel belang niet gewenst? (blz. 36).

Zoals aangegeven in TK 94–95 23 552 nr. 8.050, woont 87% van het totaal aantal ernstig gehinderden rond Schiphol in het gebied tussen de 20 en 35 Ke-contour.

De afgrenzing van het gebied waarbinnen de geluidsbelasting hoger is dan 35 Ke door middel van een zonecontour, vloeit voort uit de eisen in het kader van de zonering die de Luchtvaartwet stelt. Voor de 20 Ke contour bestaat deze wettelijke eis niet. Onderdeel van de in de PKB opgenomen milieucriteria is de voorwaarde dat het aantal ernstig gehinderden binnen 20 Ke vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan lager is dan in 1990 (zie bijvoorbeeld Nota van Toelichting blz 46 tabel 4.3 waarin dit wordt bevestigd). De milieucriteria als geheel zijn op blz 8 van de PKB als beslissing van essentieel belang in geel aangegeven. Het is derhalve overbodig dit onderdeel van de milieucriteria afzonderlijk nog eens als gele tekst in de PKB op te nemen.

Voor de overige vragen wordt verwezen naar het antwoord op vraag A 21.

126

Volgens een rechtelijke uitspraak moet uiterlijk in 1995 de geluidszonering voor het vierbanenstelsel van Schiphol gereed zijn. Is dit haalbaar?

Als de PKB wordt uitgesteld kan dan de aanwijzing voor het vierbanenstelsel doorgaan? (blz. 41).

De geluidszonering voor het vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel worden in één aanwijzingsprocedure vastgesteld.

De aanwijzingsprocedure is gestart. Naar verwachting wordt de ontwerp-aanwijzing, tezamen met UMER5P, in juni ter visie gelegd. Het definitieve aanwijzingsbesluit kan naar verwachting in het eerste kwartaal van 1996 worden genomen.

Indien vaststelling van deze PKB zou worden uitgesteld, dan leidt dit tevens tot vertraging in de Aanwijzing van het vierbanenstelsel. Immers, ook een aanwijzing voor het vierbanenstelsel dient in overeenstemming te zijn met een vigerende PKB, te weten in de huidige voorliggende PKB of een gewijzigd SBL.

Zie verder het antwoord op vraag B 104.

127

Inmiddels is uit nadere berekeningen gebleken dat het 5-banenstelsel op basis van 5P tot een geluidscontour leidt voor de 35 Ke-zone waarbinnen niet 12 600 maar 10 900 woningen liggen. Kan de regering een nadere onderbouwing geven van de 10 900 woningen? Hoe definitief is dit cijfer, gelet op het feit dat berekeningen nog al eens bijgesteld moeten worden? (blz. 45)

Zie het antwoord op vraag A 77.

128

Welke grens wordt naar verwachting eerder bereikt bij voortgaande groei van het vliegverkeer: die van 10 000 woningen binnen de 35 Ke contour, of die van 40 mln passagiers per jaar? Is de volgende bewering van dhr. Smits juist: «Geluidscontouren bepalen de groei van deze luchthaven»? (blz. 45).

De grens van 10 000 woningen binnen de 35Ke contour wordt eerder bereikt dan het aantal van 40 miljoen passagiers per jaar.

Zoals in de PKB deel 1 en deel 3 is vermeld biedt de 35Ke geluidszone voor 5P die 10 000 woningen omvat onvoldoende ruimte om een volume van circa 40 mln passagiers en 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) te kunnen verwerken. Een dergelijk volume ligt juist boven de capaciteit die een luchthaven minimaal moet kunnen bieden om te kunnen uitgroeien tot mainport. Om deze reden biedt het kabinet in de PKB de mogelijkheid om, na het doorlopen van de omzettingsprocedure, alsnog een ruimere 35Ke geluidszone (de gereserveerde geluidszone) beschikbaar te stellen, die maximaal 12 600 woningen omvat.

De ontwikkeling van Schiphol tot mainport moet plaatsvinden binnen de in deze PKB vastgestelde milieu-randvoorwaarden. Niet alleen de geluidszones stellen grenzen aan het vliegverkeer, ook de overige in de PKB aangegeven milieucriteria zijn daarvoor van belang. Het aantal passagiers en het daarmee samenhangende vliegverkeer dat binnen de milieu-eisen kan worden geacommodeerd, wordt mede bepaald door de gestelde doelen ten aanzien van stand-still voor lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid.

129

Is het waar dat nog maar 60% van de bewoners meedoet aan het laatste bestek van het geluidsisolatieproject, omdat het pakket is uitgekleed? Zo

ja, hoe gaat de regering hiermee om? Hoe denkt de regering ervoor te gaan zorgen dat de betrokken bewoners een beter beeld krijgen wie ze moeten aanspreken bij problemen? (blz. 49).

Op 9 mei 1995 is in de deelprojecten van de eerste fase geluidsisolatie die nog in behandeling zijn een deelname van 77% bereikt. Het door de politiek gestelde streefgetal van 80% deelname zal mede gelet op de nog in behandeling zijnde woningen ook in deze laatste fase van het saneringsproject worden gehaald. Er is derhalve geen sprake van een verminderde deelname.

In de eerste fase worden bewoners vooraf geïnformeerd tijdens een algemene informatie-avond en tijdens persoonlijke gesprekken in de voorbereiding. Tevens zijn onafhankelijke bewonersbegeleiders aangesteld die spreekuren houden in speciaal voor het isolatieproject geplaatste informatiecentra in de nabijheid. De bewoners kunnen daar terecht voor informatie tot wie ze zich moeten richten bij problemen tijdens de diverse stadia van het project.

In de voorbereidings- en ontwerpfase kan een bewoner zich wenden tot de adviseur van het Rijk, in de periode van besluitvorming over de te nemen maatregelen is dit het Directoraal-Generaal Rijksluchtvaartdienst en tijdens de uitvoerings- en nazorgfase is dit de directie op het werk.

Ook in de tweede fase, welke zal starten in 1996, zal worden gewaarborgd dat bewoners in de gelegenheid zijn zich goed te informeren over de aard van de isolatie-werkzaamheden, de voor- en nadelen daarvan en de nazorgfase c.q klachtafhandeling. De concrete uitwerking hiervan is thans nog niet aan te geven.

130

Waarom betekent handhaving van de 35 Ke-zone met 10 000 woningen automatisch dat de 20 en 30-Ke zonecontouren behorende bij deze zone en de drie risico-contouren en het groepsrisico worden gerespecteerd? Of is de suggestie die in de PKB wordt gewekt in hoofdstuk VI (Handhaving) niet juist? (blz. 53).

Doordat voor de zoneberekeningen wordt uitgegaan van vastgestelde routes en standaard spreiding daarop, ligt de wijze van vliegen vast. Daarmee is ook de relatie tussen de verschillende geluidscontouren min of meer vastgelegd. Als de wijze van vliegen anders wordt dan bij de zoneberekening is aangenomen, leidt dat tot afwijkingen. Afwijking van de 20 en 30 Ke contouren leidt daarmee automatisch ook tot afwijking van de 35 Ke contour. Handhaving van de 35 Ke leidt daardoor ook tot een globale handhaving van de 30 en 20 Ke-contouren.

Ten aanzien van de externe veiligheid is dat automatisme er niet direct. Ook het risico per vliegbeweging kan veranderen. Daarom heeft de regering gekozen voor een vijfjaarlijkse herberekening van de risico's en een kwalitatieve veiligheidsdoorlichting. Op grond hiervan kan het externe veiligheidsbeleid indien nodig worden bijgesteld.

131

Hoe is de Commissie Geluidhinder Schiphol samengesteld? Hoe geschieden voordracht en benoeming? (blz. 54)

De Commissie Geluidhinder Schiphol is een commissie ex. artikel 28 van de luchtvaartwet. Artikel 28 lid 3 luidt:

Onze Minister stelt bij de instelling van een commissie als bedoeld in het eerste lid nadere regels vast omtrent de taak en de samenstelling na overleg met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en na overleg met de besturen van de provincies en gemeenten, bedoeld in artikel 19. In de commissie hebben zitting:

- a. één vertegenwoordiger van elke provincie als bedoeld in artikel 19;

- b. twee vertegenwoordigers van elke gemeente als bedoeld in artikel 19, waarvan tenminste één als vertegenwoordiger van in die gemeente woonachtige omwonenden van het luchtvaartterrein kan worden beschouwd;
- c. ten hoogste twee vertegenwoordigers van de exploitant van het luchtvaartterrein;
- d. ten hoogste twee vertegenwoordigers van de gebruikers van luchtvaartuigen, welke geregeld op het luchtvaartterrein landen en daarvan opstijgen;
- e. ten hoogste twee door Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan te wijzen vertegenwoordigers;
- f. één vertegenwoordiger van rechtspersoonlijkheid bezittende milieuorganisaties;
- g. indien sprake is van burgerluchtvaart, een vertegenwoordiger van de Rijksluchtvaartdienst;
- h. voor zover dit op het betreffende luchtvaartterrein van toepassing is één vertegenwoordiger van de verkeersleidingsdienst.

De samenstelling van de Commissie Geluidhinder Schiphol (kan) jaarlijks wijzigen en is te vinden in het jaarverslag van de Commissie Geluidhinder Schiphol.

Voordracht van leden van een commissie ex. artikel 28 geschiedt door de organisatie die door dat lid vertegenwoordigd gaat worden (provincie, gemeente, exploitant, etc.), waarna de secretaris van de betreffende commissie de voordracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat doet. De Minister van Verkeer en Waterstaat verzorgt de benoeming van de leden van een commissie ex. artikel 28 middels een wijziging van de instellingsbeschikking van de betreffende commissie.

132

Bevestigt de regering de bevinding van K. van Egmond van het RIVM dat de verwachting dat de luchtverontreiniging in de regio niet toeneemt, is gebaseerd op een kwetsbare berekening, onder andere omdat nu reeds het wegverkeer meer groeit dan werd aangenomen? (blz. 67).

Nee, de in de PKB geformuleerde stand-still doelstelling voor lokale luchtverontreiniging komt niet in gevaar doordat het wegverkeer thans meer groeit dan in het SVV-II werd voorzien. De doelstelling voor lokale luchtverontreiniging zou pas in gevaar komen wanneer een veel grotere toename – met een factor 3,5 of meer – van het wegverkeersvolume zou plaatsvinden dan in het SVV-II is voorzien.

133

In hoeverre zal de zogenaamde strategie «Schipwhole» (de «Zwanenburgbaan-variant») van het ontwerp bureau Reliëf een oplossing betekenen voor de dreigende congestie rond Schiphol? Is de regering bereid de voor- en nadelen van deze variant uitgebreid in kaart te brengen? (blz. 85)

In paragraaf 2.5 van de Nota van Toelichting op de PKB-3 is ingegaan op de «Zwanenburgbaanvariant» die onder de naam «S^CHIP^WHOL^E» door het Bureau Reliëf als strategie naar voren is gebracht. Samengevat komt het er op neer dat het wegensysteem dat in deze variant wordt gepresenteerd geen betere oplossing voor de congestie rond Schiphol biedt dan het voorziene wegennet, dat dit wegensysteem – anders dan Reliëf beweert – niet goedkoper is en dat het door procedurele oorzaken later klaar zou zijn dan het voorziene wegennet, waardoor de congestie-dreiging rond Schiphol langer gehandhaafd blijft dan ook in het rapport Oranjewoud wordt voorzien.

134

Hoe sterk zal de hoeveelheid openbaar vervoer-reizigerskilometers van en naar Schiphol toenemen (ook voor woon-werkverkeer) zowel absoluut als procentueel, gesplitst naar trein (incl. HSL), metro en bus? (blz. 86)

Zie het antwoord op vraag E 161.

135

Is een volledige kostendekkendheid van treinvervoer (inclusief HSL) haalbaar en welke omvang van een eventuele rijksbijdrage hoort daarbij? (blz. 86).

Zie het antwoord op vraag E 162 en E 163.

136

Voorziet de regering extra exploitatiesubsidies voor de metroverbinding Schiphol-WTC-Amsterdam Centraal en voor busvervoer? (blz. 86)

Zie het antwoord op de vraag E 164.

137

Naar verluidt zijn er plannen voor een bijdrage van de EG aan de Betuwelijn die loopt in de miljarden (4,6 mld gulden). Bestaat er een mogelijkheid dat ook de uitbreiding van Schiphol een bijdrage van de EG kan verwachten? (blz. 92).

Allereerst wordt erop gewezen dat de in de pers genoemde bedragen m.b.t. de EU bijdrage voor de Betuwelijn (de genoemde f 4,6 mld.) onjuist zijn. Op grond van de communautaire regels kan een EU bijdrage maximaal 10% van de totale projectkosten bedragen.

De vijfde baan van Schiphol is één van de projecten die Nederland heeft aangemeld voor een bijdrage in het kader van de EU middelen voor Transeuropese Netwerken. De gevraagde bijdrage voor dit project is bedraagt ca. f 105 mln. over de totale looptijd van het project. Of en in hoeverre de aanvraag voor dit project gehonoreerd zal worden valt thans nog niet te zeggen.

138

Voor de periode 1995–1999 wordt in de rapporten Brokx/De Boer een extra investeringsimpuls voorzien van 1 mrd gulden ten behoeve van openbaar vervoersprojecten. Welk deel van dit bedrag komt ten goede aan de regio Schiphol, voor welke concrete projecten zal dit geld in de regio Schiphol aangewend worden en in hoeverre wordt hiermee tegemoet gekomen aan de forse kritiek in het rapport Oranjewoud dat vooral voor de kortere termijn (tot 2003) de mobiliteitsdoelstellingen bij lange na niet gehaald zullen worden? (blz. 92)

De extra investeringsimpuls voor OV-projecten is voorzien voor de periode 1996–2000 en heeft betrekking op projecten tot f 25 mln. gericht op snelheidsverbetering. De verdeling van de middelen over de verschillende bestuurlijke eenheden zal geschieden op basis van de huidige subsidie (kostengrondslag) voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Op basis hiervan zal bijvoorbeeld ongeveer 60% van de middelen neerslaan in de vier stadsgewesten in de Randstad. Welk deel van de middelen van de extra investeringsimpuls direct ten goede komt aan projecten voor de regio Schiphol is niet exact aan te geven omdat dit afhankelijk is van de concrete besteding van de middelen door de relevante bestuurlijke eenheden (provincies Noord en Zuid-Holland, Regionaal Orgaan Amsterdam). Pas nadat op basis van de nog uit te brengen ministeriële regeling deze bestuurlijke eenheden programma's

hebben ingediend kunnen wij u daarover exact informeren. Dit laatste betekent eveneens dat er op dit moment nog niet bekend is welke concrete projecten het voor de regio Schiphol betreft en wat het effect hiervan is op de mobiliteitsdoelstellingen voor de korte termijn (2003).

De beoogde kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer maakt onderdeel uit van het totale pakket aan maatregelen, dat is gericht op de beheersing van de file-last in de Randstad (zie ook antwoord op vraag A 90).

139

Is het waar dat in de tweede partiële herziening van het SVV een kanaal in het Hoofdvaarwegennet is opgenomen dat speciaal langs Schiphol loopt, maar waarvan de kosten niet zijn meegenomen in het project PMMS (Tweede partiële herziening SVV, 24 122, nr. 2, blz. 16)? (blz. 93).

Het is juist dat er in de tweede partiële herziening van het SVV een kanaal tussen Alphen a/d Rijn en de Haarlemmermeer als studieproject is opgenomen. Het betrof een studie naar de verbetering van de huidige route. Deze studie bij Rijkswaterstaat heeft echter uitgewezen, dat voornoemde route niet verbeterd behoeft te worden en dat de belangrijkste vervoerstromen via het Amsterdam-Rijnkanaal blijven lopen. De huidige route wordt thans gebruikt om kerosine via tankschepen naar Schiphol te brengen. Dit vermindert overigens binnenkort zeer aanzienlijk door het in gebruik nemen van een kerosinepijpleiding tussen Rotterdam en Schiphol.

De kosten van het kanaal zijn gelet op het bovenstaande niet meegenomen in het project PMMS.

D. Vragen naar aanleiding van het Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden

140

Kan de regering antwoord 8006 toelichten, gelet op de sterke ontwikkeling van directe lijnverbindingen de laatste jaren tussen Europa en de VS en de steeds moeizamer concurrentie van mainports als gevolg van met congestie en een overvol karakter ten opzichte van sub-hubs? (blz. 3)

De veronderstelling, zoals die ten tijde van het PASO (1991) is gemaakt, dat de internationale luchtvaart zich zodanig zal ontwikkelen dat er een beperkt aantal grotere «mainports» zal ontstaan, staat nog steeds overeind. Vier jaar na dato kan men constateren dat de ontwikkelingen die toen werden verondersteld zich thans in werkelijkheid ook voltrekken, getuige de concentratie bij luchtvaartmaatschappijen en de ontwikkeling van hub-and-spoke systemen. Het feit dat nieuwe directe verbindingen tussen Europa en de USA zijn ontstaan is daarmee niet in strijd. Geconstateerd dient te worden dat de strategie van de grote US-maatschappijen erop is gericht om zoveel mogelijk Europese bestemmingen rechtstreeks te bedienen. Vooral American Airlines bedient zich van deze strategie. Deze Europese bestemmingen worden evenwel vanaf hun eigen hubs bediend. De grote Europese maatschappijen zullen ook vanaf hun eigen hubs zoveel mogelijk bestemmingen overzee rechtstreeks bedienen, zolang marktomvang en luchtvaartverdragen dat toelaten. De technologie heeft de laatste jaren ertoe bijgedragen, dat nu in een relatief kleine markt al rechtstreeks kan worden gevlogen op bestemmingen die vroeger gezien de marktomvang niet konden worden bediend. Uiteraard kan congestie op hubs optreden. Dan is er inderdaad aanleiding om de centrale hub enigszins te ontlasten en gebruik te maken van secundaire hubs. Met dit laatste aspect is bij de ontwikkeling van de scenario's overigens expliciet rekening gehouden.

141

Waarom spreekt de regering over een gereserveerde zone van 12 600 woningen, terwijl met de nieuwe spreiding slechts op 10 900 woningen is gerekend bij 40 miljoen passagiers (blz. 11).

Zie het antwoord op vraag A77 en A82.

142

Waarom heeft de vrijwaringszone (PKB 3, fig. 12) zo'n rafelig karakter (namelijk precies tot de bebouwing)? Hoe verhoudt deze grens zich tot de geluidcontour van 30 Ke (in PKB deel 1), die niet rafelig is en tot de risicocontouren? Is het een omhullende contour?

Bestaat de mogelijkheid dat deze vorm van de vrijwaringszone is ingegeven door de wens om niet meer te bouwen in de buurt van Haarlem en om in de toekomst snel afbuigen van de 5P-baan mogelijk te maken, waardoor de capaciteit van deze baan zou worden vergroot?

Waarom is de vrijwaringszone niet met geel (met concreet oppervlak) opgenomen? Waarom wordt deze zone niet expliciet genoemd als met het oog op vliegtuiglawaai te handhaven zone? (blz. 11).

In PKB deel 1 is de vrijwaringszone indicatief aangegeven en valt samen met de 30 Ke geluidcontour. In deel 3 is de begrenzing nader uitgewerkt en omvat naast het gebied binnen de 30 Ke-geluidcontour ook gebieden gelegen rondom de genoemde geluidcontour die op grond van bestaand ruimtelijk beleid en landschappelijke overwegingen een sterke samenhang vertonen met het gebied binnen de genoemde geluidcontour. Tot deze gebieden behoren de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem, het Amsterdamse bos en de Schinkelpolder. Daar waar de grens van de vrijwaringszone samenvalt met de grens van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en dus afwijkt van de geluidcontour, is deze minder vloeiend en volgt gedeeltelijk de bestaande bebouwingsgrens.

Binnen de vrijwaringszone, zoals aangegeven in PKB deel 3, valt nagenoeg de gehele 10^{-6} contour individueel risico.

De begrenzing van de vrijwaringszone is geen omhullende contour maar volgt deels de begrenzing van de rijksbufferzone, deels de 30 Ke geluidcontour en deels ruimtelijke elementen (Amsterdamse bos/Schinkelpolder).

Het opnemen van de rijksbufferzone binnen de vrijwaringszone is ingegeven door het argument dat binnen de rijksbufferzone een gelijkwaardig (bestaand) ruimtelijk beleid geldt waarbij een verdere verstedelijking tussen Amsterdam en Haarlem wordt tegengegaan. De vrijwaringszone is zeker niet bedoeld als reservering voor verdere ontwikkeling van de luchthaven.

De vrijwaringszone is een ruimtelijke zone, die in de PKB indicatief (m.u.v. de grens van de rijksbufferzone) is aangegeven. De definitieve begrenzing zal door de lagere overheden nader worden uitgewerkt in streek- en bestemmingsplannen.

Het vrijwaringsbeleid is niet alleen gebaseerd op geluidhinder luchtvaart maar vooral ook op ruimtelijke kwaliteit en externe veiligheid. Doorwerking en handhaving van het vrijwaringsbeleid geschiedt met behulp van het reguliere instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

143

Betekent antwoord op vraag 8039 dat Aalsmeer ingeklemd wordt tussen twee geluidszones en dat grote geluidsoverlast bij doorgroei te verwachten is, gelet op de mogelijkheid van onafhankelijk gebruik? (blz. 13).

Alhoewel straks de mogelijkheid bestaat om de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan bij landingen vanuit het zuiden onafhankelijk te gebruiken, kan de geluidsbelasting in Aalsmeer niet groter worden dan nu is aangegeven, doordat er twee begrenzingen zijn ingebouwd.

De eerste grens wordt gevormd door de geluidszones zelf. Bij de berekening van de geluidszones is onafhankelijk gebruik van beide landingsbanen reeds meegenomen.

Verder geldt als tweede grens dat in punt K in Aalsmeer geen hogere geluidsbelasting dan 49 Ke mag optreden.

144

Wordt met de verwijzing naar bladzijde 10 in antwoord 8048 bedoeld dat met handhaving van de 35 Ke-zone en 10^{-5} risicocontour alle in de vorige vragen genoemde milieuaspecten automatisch worden gehandhaafd? (blz. 16).

De handhaving geschiedt primair en dagelijks op de geluidszones (Ke en LAeq-nacht). In het evaluatie- en monitoringprogramma, dat in concept is bijgevoegd bij de voorontwerp Aanwijzing, is aangegeven dat de feitelijke ontwikkeling van de overige milieu-parameters meestal jaarlijks worden gevolgd en vijfjaarlijks formeel worden geëvalueerd. Voor externe veiligheid is daarvoor zelfs een aparte vijfjaarlijkse actie voorzien. Hiermede wordt, conform de PKB-systematiek en in overeenstemming met de Wet Milieubeheer, op alle milieu-aspecten beoordeeld of de doelstellingen worden bereikt.

145

Waarom wordt in antwoord 8079 handhaving gekoppeld aan de regeling van de Luchtvaartwet? Wat is de betekenis van de gele passage op bladzijde 8 dan nog? (blz. 16).

De vaststelling van de geluidszones is gebaseerd op de Luchtvaartwet. In verband met de handhaving van de geluidszones is in de Luchtvaartwet een handhavingssysteem opgenomen met daaraan gekoppeld de mogelijkheid van strafrechtelijke of bestuursrechtelijke sancties.

De overige milieu-aspecten zijn niet in de Luchtvaartwet geregeld. Het handhavingssysteem op grond van de Luchtvaartwet is daarop derhalve niet van toepassing. De betekenis van de gele passage op p.8 van de PKB is, dat wanneer aan genoemde milieurandvoorwaarden niet meer voldaan zou worden dit bepalende gevolgen heeft voor de groei van Schiphol. Gelet op deze passage mag de situatie rond Schiphol voor de daar genoemde milieu-aspecten vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren. Door evaluatie en monitoring – op grond van de Wet Milieubeheer – zal de feitelijke ontwikkeling van de milieu-aspecten worden gevolgd.

Indien blijkt dat in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht dan worden zonodig maatregelen genomen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

146

Kunnen de 20 Ke-zonecontour, de vrijwaringszone, de nachtzone, de nachtzonecontour van 20 dB(A) (met concreet de hoeveelheid woningen), de stankcontour van 1 Ge (98-percentiel), de externe veiligheidscontouren en het groepsrisico zonder PKB-procedure worden opgerekt als slechts de vage milieudoelstelling op bladzijde 8 als «geel» is opgenomen?

Zo nee, heeft de regering dan overwegende bezwaren de genoemde miliegrenzen alle als «geel» in de PKB op te nemen?

Hoe kunnen de genoemde milieugrenzen worden gehandhaafd als de niet te overschrijden grenzen niet expliciet wettelijk zijn vastgelegd? (blz. 16).

In de PKB wordt op pagina 8 in een gele passage de ontwikkeling van Schiphol expliciet gebonden aan de randvoorwaarde dat de milieubelasting niet mag verslechteren ten opzichte van 1990 voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet verbeteren voor luchtvaartgeluid. Dit biedt naar het oordeel van het Kabinet een voldoende afgewogen kader voor de ontwikkeling van Schiphol.

In het Evaluatie- en monitoringprogramma worden de feitelijke ontwikkelingen van de luchthaven en de daarmee samenhangende milieu-effecten gevolgd. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zonedig maatregelen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. Overigens benadrukken wij nog eens dat de milieurangvoorwaarden de grenzen van de groei van Schiphol aangeven.

147

Is isolatie volgens antwoord 8045 niet nodeloos duur? (blz. 18).

De kosten worden bepaald door het aantal te isoleren woningen en de zwaarte van de isolatie. Het aantal objecten dat voor geluidsisolatie in aanmerking komt wordt bepaald door de 40 Ke-geluidszone die behoort bij de 35 Ke geluidszone waarbinnen 10 000 woningen liggen. De zwaarte van de geluidwering wordt afgestemd op de geluidsbelasting die behoort bij de gereserveerde zone. Hierdoor wordt iets zwaarder geïsoleerd dan op grond van de 10 000 woningen-zone strikt noodzakelijk is. Deze keuze is het gevolg van een afweging met een kostencomponent en een milieucomponent.

Het is voordeliger om al gelijk iets meer geluidwering aan te brengen afgestemd op de gereserveerde zone, dan om na eventuele omzetting alle woningen te moeten toetsen op isolatie en een deel daarvan daarna te moeten bij-isoleren.

In dat geval zou het tevens zo zijn dat een groot aantal woningen in de toets minder dan 2 dB(A) geluidwering extra behoeven en daardoor niet in aanmerking komen voor bij-isolatie. Deze woningen zouden dan enigszins te licht geïsoleerd zijn.

148

Waarom wordt risicobeperking uitsluitend benaderd vanuit te bouwen of amoveren woningen en niet vanuit de hoeveelheid vliegbewegingen en minder risicovolle vliegpaden? (blz. 22).

Voor externe veiligheid is in het IMER (later aangevuld met het AMER) aangegeven wat de gevolgen zijn van een uitbreiding van Schiphol voor het individueel- en groepsrisico in de omgeving. Hierbij zijn verschillende varianten (en dus ook meer en minder «risicovolle vliegpaden») bestudeerd. De keuze van het kabinet is mede hierop gebaseerd; het is daarom niet juist te veronderstellen dat dit geen onderdeel heeft uitgemaakt van de afweging.

149

Kunnen de berekeningen, zoals gegeven in antwoord 9039 uiterlijk een week voor het nota-overleg aan de Kamer worden gestuurd? (blz. 39).

Zie het antwoord op vraag A 65.

150

Is het mogelijk om de HSL-Oost in planning naar voren te halen? (blz. 49)

Het is niet mogelijk de planning van de HSL-Oost te versnellen. Uitgaande van de start van de formele procedures voor het gedeelte Utrecht–Arnhem begin 1996, lijkt een tracé-besluit in 1999 al krap. De bouwtijd zal – na inpassing in de bestemmingsplannen – daarna nog minstens 5 jaar vergen.

151

Indien de groei groter is dan verwacht worden de milieugrenzen eerder bereikt volgens de regering. Wat zijn de gevolgen als deze milieugrenzen bereikt zijn? Volgens welk beleid begrenst de regering, bij het bereiken van de milieugrenzen, de verdere groei van het luchtverkeer en de hoeveelheid passagiers? (blz. 37).

De groei van het luchtverkeer op Schiphol moet blijven binnen de ruimte die met de in de PKB aangegeven milieugrenzen wordt geboden. Handhaving van de geluidszone, alsmede de monitoring en evaluatie van de overige milieueffecten garanderen dit.

Indien binnen Nederland een eventuele verdere groei van het (internationale) luchtverkeer moet kunnen worden opgevangen is een tijdige ontwikkeling van additionele luchthavencapaciteit voor groot commercieel verkeer in of nabij de Randstad noodzakelijk. Het Kabinet zal daartoe om te beginnen een integrale visie inzake de lange termijn luchtvaartinfrastructuur opstellen. Deze zal eind 1996 worden uitgebracht en gebaseerd zijn op een analyse van de ontwikkelingen in de luchtvaart en de daarop geënte alternatieve luchthavenconfiguraties en -lokaties. Deze integrale visie vormt na bespreking met het Parlement de basis voor de ruimtelijke vertaling in een nieuw SBL deel 1, het regeringsvoornemen hetgeen naar verwachting medio 1997 aan het Parlement zal worden aangeboden.

152

Hoeveel kost kerosine op Schiphol en hoeveel kost het op andere vliegvelden als Heathrow, Frankfurt, Paris de Gaulle, enzovoorts en hoeveel kost het op vliegvelden in de Verenigde Staten? Is Schiphol inderdaad het goedkoopste vliegveld voor kerosine? (blz. 56).

De overheid heeft – behoudens accijnzen – geen invloed op de prijs van kerosine; de kerosineprijs komt op de vrije markt tot stand.

Binnen Europa zijn de basisprijzen voor kerosine gelijk (en fluctueren met de olieprijs).

De kostprijs van kerosine is echter niet standaard maar is afhankelijk van «kwantum» kortingen aan de luchtvaartmaatschappijen.

Voorts wordt de kostprijs van kerosine voor een belangrijk deel bepaald door de transportkosten.

De relatief gunstige prijs op Schiphol wordt veroorzaakt door de relatief lage transportkosten (afstand Rotterdam-Schiphol).

Wat betreft de kerosineprijzen van andere luchthavens: de prijzen die de andere luchthavens berekenen is niet bekend. Wel is bekend dat de prijzen op de luchthavens van Londen en Brussel ongeveer op hetzelfde niveau liggen als dat van Schiphol. De prijzen op Frankfurt liggen daarentegen hoger.

In de Verenigde Staten liggen de brandstofprijzen lager dan in Europa.

153

Volgens de rekenmethode van het NLR voor individueel en groepsrisico verdubbelen de risico's als de hoeveelheid vliegtuigen wordt verdubbeld.

Betekent dit dat een verdubbeling van het vliegverkeer onder gelijktijdig stiller wordende luchtvloot waardoor de geluidszone gerespecteerd wordt, wel degelijk een verdubbeling van de risico's berekend volgens die rekenmethode? (blz. 58).

Door de in de PKB genomen maatregelen, waaronder de 5e baan, en door ontwikkelingen die de veiligheid van het vliegen zullen verbeteren zullen de risico's voor de omgeving niet verdubbelen bij een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen. Dit blijkt uit de betreffende berekeningen uit het IMER en het AMER, waarin de effecten van het specifieke externe veiligheidsbeleid (zie het antwoord op vraag A 18) en het vrijwaringsbeleid op de risico's nog niet zijn meegenomen.

154

Bestaat er een rechtstreeks verband tussen vorm en omvang van de stankcontouren en de Ke-contouren? Veroorzaken stillere vliegtuigen ook altijd minder luchtvervuiling? Is dit verband doorgerekend naar Ke en stankcontouren 1 op 1? Hoe zijn kerosinelozingen, taxiën, tanken en proefdraaien, die geen van alle bijdragen aan de Ke-contouren maar wel veel luchtvervuiling en stank veroorzaken, in de stankcontouren verdisconteerd? Welke maatregelen treft de regering bij dreigende overschrijding van de stankcontour? (blz 61).

Voor het berekenen van stank- en Ke-contouren wordt dezelfde invoer gehanteerd (vliegtuigbewegingen, verdeling over de banen, etc.). De stankcontouren worden echter nauwelijks beïnvloed door de vliegroutes, maar veel meer door het verkeer op het luchtvaartterrein zelf. Daardoor is er geen relatie in vorm en omvang tussen de stankcontouren en de Ke-contouren.

Het ontwikkelen van stillere vliegtuigmotoren betekent niet dat deze ook altijd schoner worden en derhalve minder luchtverontreiniging veroorzaken. In feite zijn dit twee los van elkaar staande zaken.

De emissies die vrijkomen bij taxiën, tanken en proefdraaien zijn in de stankcontouren verdisconteerd. Kerosinelozing vallen hierbuiten, omdat in de incidentele gevallen dat deze lozingen nodig zijn dit boven zee plaatsvindt.

Ten aanzien van stankhinder geldt de doelstelling dat de situatie moet verbeteren ten opzichte van 1990. Met de huidige gegevens wordt deze verbetering gerealiseerd. Indien de verwachte daling van de emissies van koolwaterstoffen uit vliegtuigmotoren niet doorzet, zal de stankcontour groter blijven dan waar nu vanuit gegaan wordt en vallen meer inwoners/ gehinderden binnen deze contour. De regering heeft, indien de ontwikkeling van schonere vliegtuigmotoren inderdaad langzamer zou verlopen dan op basis van de huidige kennis wordt verwacht, geen directe alternatieve maatregelen voorhanden. De regering sluit zich echter aan bij de maatregelen die door de N.V. Luchthaven Schiphol genoemd worden in het Milieu Beleidsplan Schiphol.

Vragen naar aanleiding van het rapport «toetsing van de financiële, budgettaire en werkgelegenheidsaspecten van de PKB-Schiphol en omgeving»

155

Kan de regering de meerkosten ten opzichte van PKB deel 1 specificeren naar project en oorzaak van de kostenstijging?

Welk deel van de niet verklaarde kostenverschillen hangt samen met prijsstijgingen bij projecten?

Kan de regering alle door het rijk te financieren projecten op hetzelfde prijspeil brengen? Is er voor projecten die al in uitvoering zijn sprake van

gefixeerde prijzen of werken prijsstijgingen ook tijdens de uitvoering door in de kosten?

Welke invloed zal de «investeringsboom» in de komende jaren (ook door de uitvoering van andere grote projecten) op de aanbestedingsprijzen kunnen hebben? (blz. 6).

De gesignaleerde verschillen in de kostenindicaties komen voort uit prijspeilontwikkelingen (circa 2% per project) voorzover het relatief geringe stijgingen betreft.

In de inmiddels uitgebrachte Corridorstudie Amsterdam-Utrecht is een nieuwe raming opgenomen die voor het weggedeelte A2 ca f 960 mln bedraagt.

De overige kostenverschillen worden als volgt verklaard: De raming van de HSL-zuid die is opgenomen in PKB Schiphol deel 1 betreft een ander tracé (dat aansluit op de bestaande lijn in België) dan de raming die in deel 3 is opgenomen. De raming van deel 3 is gebaseerd op het voorkeurs-tracé zoals opgenomen in deel 1 van de PKB HSL-Zuid. Bovendien zijn ook de werken meegenomen die nodig zijn voor medegebruik door treinverkeer naar Brabant.

Rond de HSL-Oost zijn de inzichten gewijzigd. De nadere tracé-verkenning zoals deze door de NS eind 1994 is verricht laat zien dat de ruimtelijke inpassingsproblemen van het weghalen van alle gelijkvloerse kruisingen tussen Utrecht en Arnhem alsmede de passageproblematiek van de bebouwde omgeving en van Maarn/Maarsbergen en Ede/Wageningen aanvullende investeringen nodig maakt. Hierbij is uitgegaan van maaienveldoplossingen.

Het project Amsterdam-Zaanstraat 6 sp heeft tijdens de uitvoering naast tegenvallers ook meevallers gekend. Het kostenniveau lijkt zich te stabiliseren rond f 307 mln in plaats van de eerder voorziene f 330 mln.

Het verschil van f 169 mln t.a.v. de Zuidtangent, onderdeel Kerntracé Haarlem/Schalkwijk-Schiphol-Oost, is grotendeels te verklaren uit het feit dat in PKB deel 1 het subsidiebedrag voor de eerste fase van dit Kerntraject, zijnde f 307,5 mln, conform het MIT '94 is opgenomen en in de PKB deel 3 het totale bedrag (eerste en tweede fase) conform de subsidieaanvraag van de Provincie Noord-Holland voor het Kerntracé. Hiervan heeft f 160 mln betrekking op het gegeven dat in de eerste fase van het project de Zuidtangentbussen deels zullen moeten rijden op bestaande busbanen of de openbare weg, terwijl in de tweede fase de Zuidtangent geheel zal bestaan uit busbanen die met hogere snelheden bereden kunnen worden.

De overige f 9 mln heeft betrekking op een aanvullende busvoorziening op het Schipholterrein.

Het onderdeel «losse onderdelen» bij de Zuidtangent is verhoogd van f 33 naar f 90 mln, omdat bij PKB deel 3 bij nader inzien een aantal infrastructurele voorzieningen op en nabij Schiphol alsnog is meegenomen conform het totale kostenplaatje van de Zuidtangent.

In de programmering van het project Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol, waar de doorstromingsmaatregelen Schiphol onder vallen, zijn projecten toegevoegd, zoals een busbaan langs de N207 en rijksweg 4 en diverse kleine projecten. Deze projecten zijn in PKB deel 3 onder «doorstromingsmaatregelen Schiphol» meegenomen.

Het prijspeil van de projecten die ook in het MIT zijn opgenomen is wat betreft de o.v.-projecten 1994 en voor de rijkswegen 1995. Het verschil in prijspeil wordt in het kader van het MIT nader bekeken.

Voor projecten die nog niet in het uitvoeringsprogramma van het MIT zijn opgenomen, is het prijspeil één van de factoren die de kostenraming beïnvloedt. Wanneer de kostenraming opnieuw wordt opgesteld wordt ook het prijspeil aangepast. Tussendoor de kostenraming alleen op het prijspeil aanpassen is, gezien de vele andere onzekerheden bij deze projecten, derhalve niet zinvol.

Prijsstijgingen werken overigens door in de kosten van in uitvoering zijnde projecten.

De invloed die de «investeringsboom» in de komende jaren op aanbestedingsprijzen zal kunnen hebben is afhankelijk van de periode waarover de «boom» gespreid ligt. Het Bereikbaarheidsplan Randstad, SVV en de FES-investeringen hebben, ondanks het feit dat dit stevige impulsen zijn, tot nu toe geen merkbaar effect gehad op prijspeilontwikkelingen.

156

Waarom wordt geen relatie gelegd tussen de omvang van de standaardpost onvoorzien en de fase waarin het project verkeert? (blz. 7).

Zoals in het rapport van de Staf van de algemene commissie voor de Rijksuitgaven terecht wordt gesteld, wordt in de algemene systematiek rond het ramen van kosten wel rekening gehouden met een post «onvoorzien» die afhankelijk is van de fase waarin het project verkeert.

Waar het NS-projecten betreft is echter een post van (circa) 10% onvoorzien gehanteerd. Dit heeft te maken met het feit dat het rijk zich in principe pas committeert aan de uitvoering van deze projecten («gaat de verplichting aan») wanneer het project zover is ontwikkeld dat een post onvoorzien van 10% verantwoord is.

157

Onduidelijk is hoe eventuele additionele kosten, samenhangend met de onzekerheidsmarge, moeten worden gefinancierd als blijkt dat door het verkleinen van de post onvoorzien bij de verdere uitwerking van het project onvoldoende compensatie kan worden gevonden.

Is het in dit verband niet wenselijk in het MIT voor alle projecten gezamenlijk een stelpost «onzekerheidsmarges» op te nemen en deze voor een deel ook toe te rekenen aan de Schiphol-ramingen? (blz. 8).

De onzekerheidsmarge verschaft inzicht in de trefzekerheid van de raming. De marge hangt samen met de (statistische) onzekerheden rondom de raming en geeft aan dat de uiteindelijke kosten met een bepaalde kans binnen de bandbreedte vallen. In principe geldt dat de afwijking zowel positief als negatief kan uitvallen.

In het nieuwe MIT wordt overwogen alleen kasramingen van aangegane verplichtingen (bij NS-projecten) danwel projecten die in uitvoering zijn of in het komende begrotingsjaar komen (bij wegenprojecten) «hard» te presenteren. Investeringsbeslissing en start van de bouwstroom voor een later jaar dan het begrotingsjaar worden geprognostiseerd, worden dan indicatief opgenomen. Van de projecten wordt wel een indicatie van de te verwachten totale kosten ten laste van V&W weergegeven en het verloop van de voorbereidingsprocedure, doch niet een (fictief) kasritme vanaf het gewenste moment van uitvoering.

Aan het opnemen van een gezamenlijke stelpost «onzekerheidsmarge» in het MIT kleeft een aantal bezwaren. Een dergelijke post kan door diverse partijen als reservepotje worden beschouwd waaruit gewenste (aanpassingen van) projecten kunnen worden gefinancierd hetgeen oneigenlijk en ongewenst is.

158

Als door een overheidsmaatregel die los staat van Schiphol (bijvoorbeeld in de prijzen- of belastingsfeer of een milieumaatregel) de kosten stijgen is dan sprake van een externe invloed waarmee in de onzekerheidsmarges nog geen rekening is gehouden? (blz. 8).

In een kostenraming kan vooraf geen rekening gehouden worden met evt. externe factoren, zoals maatregelen in de belastingsfeer of een milieumaatregel, die gedurende de verdere ontwikkeling van een project de kosten beïnvloeden. De financiële consequenties van externe invloeden worden in principe – na besluitvorming – in de raming verwerkt.

159

Waarom wijken de door de regering aangehouden onzekerheidsmarges af van de afwijkingpercentages van Tebodin in het rapport van december 1993? (blz. 8).

De verschillen in onzekerheidsmarges tussen hetgeen dat vermeld staat in het TEBODIN-rapport en hetgeen in het MIT is opgenomen, zijn te verklaren uit voortschrijdende inzichten ten aanzien van de ramingen van de projecten. De cijfers uit het MIT zijn van recenter datum, waardoor de nauwkeurigheid van de ramingen groter is.

160

Kan de regering voor de periode na 1999 een globale raming opstellen voor de omvang van de regelmatig terugkerende kosten die verbonden zijn aan de door het rijk te financieren investeringen die genoemd worden in de PKB Schiphol? (blz. 9).

De in de PKB Schiphol opgenomen investeringskosten ten behoeve van rijkswegen betreffen in totaal ca f 3 mld. Globaal kan gesteld worden dat jaarlijks circa 1 á 1,5% van de genoemde investeringskosten benodigd is voor regelmatig onderhoud.

Voor de spoorlijnen wordt gerekend met globaal jaarlijks 4% van de investeringskosten.

Het rijk is niet verantwoordelijk voor het onderhoud van stadsgewestelijk o.v. projecten. Deze kosten zijn voor rekening van de desbetreffende exploitant. De exploitant krijgt wel een rijksbijdrage waarin o.a. met kosten voor onderhoud rekening is gehouden.

161

Hoe zal de hoeveelheid openbaar vervoer-reizigerskilometers van en naar Schiphol (ook voor woon-werkverkeer) toenemen, zowel absoluut als procentueel, gesplitst naar HSL, trein, metro en bus? (blz. 9).

Met behulp van de resultaten van de CAS-studie (openbaar vervoer-studie Corridor Amsterdam-Schiphol) kan de volgende verdeling van het aantal reizigerskilometers via de vervoerwijzen HSL, trein, metro en bus gemaakt worden, dit zowel ten aanzien van reizigers als ook voor werknemers in het woon-werkverkeer:

Aantal luchtreizigers en reizigerskilometers jaarlijks naar vervoer per trein

	1991			2010		
	passagiers	reizigerskm	procentueel	passagiers	reizigerskm	procentueel
HSL	–			5 mln	2000 mln	–
trein overig	2,8 mln	140 mln	100%	4,8 mln	240 mln	171%

Naast vervoer per trein wordt door de luchtreizigers gebruik gemaakt van vervoer per charter-, hotel-, taxi- en KLM-bussen.

Voor de berekening van het aantal reizigerskm wordt bij de HSL uitgegaan van een gemiddelde ritlengte van ca 400 km per reiziger, en voor het overig treinverkeer van een gemiddelde ritafstand van 50 km.

Aantal werknemers (woon-werkverkeer) en reizigerskilometers jaarlijks naar diverse vervoerwijzen

	1991 verplaat- singen	2010				
		reizigerskm	procentueel	passagiers	reizigerskm	procentueel
trein	1,1 mln	27,5 mln	100%	1,9 mln	47,5 mln	173%
lijn/spitsbus	0,9 mln	13,5 mln	100%	4,5 mln	67,5 mln	500%
metro/NZ-lijn	–	–	–	0,6 mln	9 mln	–

Bij de berekening is uitgegaan van 250 werkdagen. Wat betreft het aantal reizigerskilometers is rekening gehouden met een gem. ritlengte van 25 km bij de trein en 15 km bij de bus en metro/NZ-lijn.

De grote stijging van het vervoer met de lijn/spitsbus (toename procentueel tot 500%) is voor het merendeel het gevolg van het dan gereed zijn van de Zuidtangent, waarbij zo'n 30% van de werknemers binnen de invloedssfeer ervan woont.

162

Hoe zeker is een volledig kostendekkende exploitatie van de hogesnelheidslijnen; deze zal bij de desbetreffende planologische kernbeslissingen diepgaand beoordeeld moeten worden. (blz. 9).

Naar huidig inzicht zullen de opbrengsten uit de exploitatie van de Hogesnelheidslijn-Zuid ruim voldoende zijn om de exploitatiekosten te dekken, zoals ook beschreven in deel 1 van de PKB HSL-zuid.

In 1994 zijn eerste verkennende onderzoeken gedaan naar de bedrijfs-economische rentabiliteit van een HSL-Oost. Een eerste inschatting van het resultaat vóór afdracht van een infrastructuurbijdrage en belastingen wijst op een behoorlijke winstpotentie die voldoende lijkt te zijn om belastingen en een infrastructuurbijdrage uit te kunnen voldoen. De komende jaren moeten voor de HSL-Oost nog nadere optimalisatiestudies verricht worden.

163

Hoe groot is de haalbaarheid van een volledige kostendekkend overig treinvervoer en de omvang van een eventuele rijksbijdrage? (blz. 9).

Treinvervoer is op termijn voor de exploitant kostendekkend. Voor (trein-)vervoer dat door het karakter niet uit reizigersopbrengsten kostendekkend zal zijn, kan de exploitant contracten met het rijk of andere belanghebbenden afsluiten. Het zal dan de vraag zijn in hoeverre het rijk belang hecht aan de te financieren voorzieningen danwel aan de in het contract geboden prestatie.

164

Welke extra exploitatiesubsidies zullen nodig zijn voor de metro-verbinding Schiphol-WTC-Amsterdam Centraal en voor busvervoer? (blz. 9).

Indien nodig worden extra exploitatiesubsidies voor nieuwe metro- en buslijnen als volgt opgevangen: in de meerjarenramingen voor de rijksbijdrage in de exploitatie van het stads- en streekvervoer is een groei voorzien van 2% (op grond van de voorziene reizigerstoename in het SVV.) Daarnaast wordt bij de exploitatie van het huidige stads- en streekvervoer gestreefd naar een kostendekkingsgraad van tenminste 50%. De maatregelen hiertoe zijn vastgelegd in het kabinetsstandpunt De Boer, waarbij de financiële koers is uitgezet. Hierbij is in het kader van

Vinex afgesproken dat nieuwe openbaar vervoerlijnen, na een aanloopperiode van een beperkt aantal jaren, een kostendekkingsgraad moeten hebben van tenminste 50%.

Tot slot zal bij inzet van hoogwaardige technieken, die een hogere kostendekkingsgraad hebben, minder kostendekkende technieken moeten worden vervangen.

Gezien bovenstaande wordt ervan uitgegaan dat nieuwe hoogwaardige lijnen passen binnen het totale beschikbare financiële kader.

165

Voor wat betreft de investeringen te financieren door het rijk is onduidelijk waarom de kosten van wegen inclusief BTW en de kosten van spoorlijnen exclusief BTW worden opgenomen.

Hangt dit samen met het al dan niet BTW-plichtig zijn van wegenbouwers resp. NS? Verandert er iets in BTW-plichtigheid en in de kosten van de investeringen voor het rijk als de NS verzelfstandigd wordt (en als de overheid op termijn eigenaar wordt van de infrastructuur)?

Wat zijn daarvan de consequenties voor de kosten die door Verkeer en Waterstaat gedragen moeten worden? (blz. 9).

De vraag of op investeringen BTW blijft drukken is afhankelijk van de positie van de investeerder. Indien een eindconsument, zoals de overheid, aankopen verricht zal de leverancier BTW berekenen. Deze BTW komt niet voor aftrek in aanmerking. In het onderhavige geval betekent zulks dat als de overheid een weg laat aanleggen, de aannemer over zijn vergoeding BTW in rekening brengt aan de overheid. Bij de aanleg van wegen is de BTW dan ook een onderdeel van de kostprijs voor de overheid.

Bij investeringen door de NS zal eveneens door de aannemer BTW in rekening worden gebracht. Aangezien de aannemer zijn prestaties thans jegens de NS verricht en de NS die investeringen ook binnen het kader van haar onderneming (reizigers- en goederenvervoer) bezigt, kan de NS de BTW op de aanleg in aftrek brengen. Uiteraard wordt over de uitgaande vervoerprestaties van de NS op de normale wijze BTW berekend.

De onderhandelingen op het terrein van de verzelfstandiging van de NS zijn nog niet zo ver gevorderd dat nu al een standpunt kan worden bepaald omtrent de toekomstige situatie. Tussen Verkeer en Waterstaat en Financiën is hierover overleg gaande, waarbij tevens gekeken wordt naar de budgettaire consequenties.

166

Welke kosten zijn gemoeid met het uitplaatsen van de kleine luchtvaart naar het vliegveld Lelystad en hoe worden deze kosten gefinancierd? (blz. 11).

Eén dezer dagen zal u een brief bereiken waarin de ontwikkeling van het huidige vliegveld Lelystad en de daarmee gemoeide investeringen wordt beschreven.

167

Kan de regering een met de kostenraming van 5P vergelijkbare onderbouwde kostenraming van 5G aan de Kamer doen toekomen? (blz. 11).

In de oorspronkelijke kostenberekening van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat d.d. 3 mei 1993 zijn de meerkosten van 5P en 5G volgens dezelfde uitgangspunten berekend. In het kader van het AMER heeft een actualisatie plaatsgevonden van de meerkosten van 5P.

Recentelijk (mei 1995) is door Rijkswaterstaat in samenwerking met de NVLS een actualisatie van de meerkosten van 5G vervaardigd.

Een en ander is mede gebaseerd op de verkregen inzichten uit het AMER.

In onderstaande tabel zijn de kostenramingen van 5P en 5G opgenomen.

Al deze kostenramingen betreffen overigens de méérkosten ten opzichte van de 0-situatie (Verlengde Westrandweg en Bypass-west op maaiveldligging, geen Vijfde baan) en gaan uit van hetzelfde peiljaar.

	5G (mei '93)	5G (mei '95) zonder noord. taxibaan	5P (mei '93)	5P (AMER)
1. VWRW	171	260	43	230
2. Infrastructuur luchthaven				
2a Start- en landingsbaan incl. bijbehorende taxibanen	254	339	516	526
2b Overkluizing Hoofdvaart	190	300	–	–
2c Overige taxi-banen t.b.v. satellieten etc.	202	490	500	490
3. Bypass West	672	672	–	–
Totaal	1489	2061	1059	1246

Ter toelichting op de verschillen van 5T (mei 1993) en 5G (mei 1995) het volgende:

ad 1: Er is een langere overdekte tunnel nodig dan werd aangenomen in mei 1993. Dit betekent aan méérkosten t.o.v. de eerdere berekeningen van mei 1993 een bedrag van f 89 mln.

ad 2a: Er zijn dubbele baankruisingen nodig dicht achter de ILS glide path antennes conform 5P/5GG, meerkosten t.o.v. de eerdere berekeningen f 85 mln.

ad 2b: De overkluizing van de Hoofdvaart was in mei 1993 opgenomen voor f 190 mln. In verband met de minimaal benodigde breedte, zijnde 400 meter, zijn de meerkosten t.o.v. de eerdere berekeningen f 110 mln.

ad 2c: De kosten van de overige taxibanen t.b.v. satellietontwikkeling in de noordoost oksel zijn conform het AMER opgenomen. Zij zijn gelijk gesteld aan de kosten ad 5GG en 5P, namelijk ca. f 500 mln.

Afhankelijk van het baangebruik van 5G kan een noordelijke taxibaan, zoals ook bij 5P is opgenomen, benodigd zijn. De méérkosten hiervan bedragen ca. f 164 mln, te verdelen in de rijbaan zelf (f 124 mln.) en in een additionele overkluizing van de Hoofdvaart van ca. f 40 mln. Het bedrag dat in de tabel is opgenomen voor 5G dient met deze f 164 mln. vermeerderd te worden.

168

Alle kostenberekeningen van de uitbreiding van Schiphol hebben steeds plaats gevonden ten opzichte van een referentievariant. Deze variant hield in een Verlengde Westrandweg (B.2 in bijlage II bij PKB deel 3) en een Bypass west op maaiveldniveau (E.7.) De kosten van de vijfde baan met bijbehorende infrastructuur op de luchthaven en van verlaging van die Verlengde Westrandweg en Bypass west waren steeds meerkosten. Argument voor die referentievariant was dat de beide voorzieningen op

maaiVELdnliveau so wie so doorgaan, ongeacht de komst van een vijfde baan.

Waarom is de Bypass west dan toch opgenomen als PMMS-investering? (blz. 13).

Zoals aangegeven in het Programma Financiële Dekking wordt realisatie van de Bypass West eerst voorzien na 2010. Omdat de Bypass West gerealiseerd zal worden ook in het geval afgezien zou worden van het PMMS is deze spoorlijn in maaiveldligging opgenomen in de referentie variant. Het gevolg van de in de PKB voorziene ontwikkeling van Schiphol is echter dat de Bypass-West naar verwachting reeds vóór 2015 nodig is. Daarmee valt deze voorziening binnen de gehanteerde planperiode. Dit is de reden dat de Bypass West als PMMS-investering is opgenomen. (Indien een (deel van een) project niet uitgevoerd zou worden als afgezien wordt van het PMMS, zijn de investeringskosten toegerekend aan PMMS).

Overigens heeft het al dan niet opnemen in de referentievariant geen gevolg voor de kostenvergelijking tussen de verschillende banenstelsels. Wanneer de Bypass West niet in de referentievariant zou zijn opgenomen zouden de kosten van deze spoorlijn in maaiveldligging (f 515 mln.) nl. aan de kosten van elk banenstelsel moeten worden toegevoegd. De onderlinge verschillen tussen de baanvarianten zouden dan dezelfde zijn gebleven.

169

Is het niet redelijk de PMMS-investering Aanpassing van de Verlengde Westrandweg volledig door Schiphol te laten financieren (in bijlage II bij de Nota van Toelichting is de verdeling van de 231 miljoen gulden over Schiphol en V&W nog onduidelijk) en het voor een groter deel door Schiphol laten betalen van de PMMS-investering in groenstructuur (nu 58,7 van de 276,8 miljoen gulden) gezien het fundamenteel belang van de Verlengde Westrandweg voor de ontsluiting van Schiphol. De aanpassing daarin zou zonder vijfde baan niet nodig zijn.

De groenstructuur biedt compensatie voor de als gevolg van de uitbreiding van Schiphol verminderde gebruiksmogelijkheden van bestaande landelijke gebieden. (zie blz. 14).

Het ontwerp van de Verlengde Westrandweg zal in samenhang met de aanleg van nieuwe taxibanen naar de 5P-baan moeten worden aangepast. Door toepassing van het veroorzakersprincipe zal langs de geëigende procedures een financieringsoplossing gevonden worden. Hierbij zal volgens de huidige inzichten zowel een gedeelte op het conto van de NVLS komen als ook op dat van het Rijk.

Wat betreft de investeringen in groen wordt, voorzover het de inpassing van Schiphol in de omgeving betreft, een beroep gedaan op NVLS. Zo draagt NVLS onder meer bij aan de compensatie van Spaarnwoude. Voorzover het gaat om een goed evenwicht op regionaal niveau tussen landelijk gebied en grootschalige verstedelijking in de Haarlemmermeer heeft het Rijk in het kader van het VINEX-beleid en het Structuurschema Groene Ruimte hierin een duidelijke verantwoordelijkheid op zich genomen. Hierop zijn de rijksbijdragen voor het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer, het rijksbufferzonebeleid en het overige groen rond Schiphol gebaseerd.

Daarnaast spelen bedrijfseconomische argumenten een rol. Bedrijfseconomisch gezien is de investering in de vijfde baan alleen te rechtvaardigen door de kwaliteitswinst die deze baan Schiphol geeft (winst in piekruurcapaciteit/punctualiteit en gekapitaliseerde milieuwinst). Indien de kosten van door Schiphol aan te leggen voorzieningen substantieel

worden verhoogd, zal het rendement negatief kunnen worden, waardoor de investering bedrijfseconomisch niet meer verantwoord zou kunnen zijn.

170

Vooraf voor de periode 2003–2010 moet nog financiële dekking worden gevonden voor een bedrag van 7 mld. (p. 16 rapport Staf Rijksuitgaven).

Kan de regering in de vorm van een financieel scenario «dekking grote infrastructuurprojecten» meer inzicht geven in de wijze waarop deze bedragen over de gehele planperiode van ca. 20 jaar worden ingepast in de begroting en meerjarenramingen en worden afgezet tegen de op langere termijn te verwachten financiële middelen (rekening houdend met onder andere de gevolgen van de huidige lage dollarkoers)?

Deze nadere informatie is ondermeer noodzakelijk omdat er in de loop van de tijd nog tal van andere projecten, ook in andere regio's, moeten worden ingepast in het MIT. (blz. 17).

De in de PKB Schiphol en Omgeving beschreven infra-voorstellen zijn ontleend aan het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en aan de uitwerking van het SVV-II in INVERNO en het RVVP. In de PKB wordt de samenhang geschetst tussen deze infra-projecten en hun belang voor de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot mainport. De verschillende projecten in het kader van de (hoofd)infrastructuur voor weg en rail doorlopen hun eigen (besluitvormings-)traject, waarbij in het kader van het MIT de nadere afweging plaatsvindt. De afspraken die gemaakt zijn in de PKB Schiphol over de prioriteiten van projecten worden hierin betrokken. De prioriteitenstelling komt in de PKB tot uitdrukking door projecten in te delen in verplichtingen met een verschillende hardheid: de categorieën A tot en met D. In het MIT wordt de A-D-indeling niet gebruikt; kenmerk van niet-A-projecten is juist dat ze niet in het MIT opgenomen zijn.

De f 7 mld ongedekte projectkosten zijn opgebouwd uit een kostenstijging bij het categorie A-project Noord-Zuidlijn (gedeelte Amsterdam-WTC) en uit de kosten van categorie B, C en D-projecten. In de tabel hieronder is weergegeven hoe het bedrag is verdeeld over de verschillende projectcategorieën.

Opbouw f 7 mln. in projectcategorieën en projecten:

	Bedrag in f mln	Procentueel (afgerond)
Categorie A verplichtingen:		
Aanpassing kosten NZ-lijn	575	
Totaal cat. A	575	10
Categorie B verplichtingen:		
– Overige Rijkswegen	1750	
– Amsterdam Zuidtak 4 sp	285	
Totaal cat. B	2035	30
Categorie C verplichtingen:		
– HSL-Oost	2180	
– Amsterdam Westtak 4 sp	300	
– Zuidtangent	160	
– HSL-Oost Arnhem-Duitse grens	300	
Totaal cat. C	2940	40
Categorie D verplichtingen:		
– Bypass West	515	
– Zuidtangent	528	
– NZ-lijn, WTC-Schiphol	400	
Totaal cat. D	1397	20
Totaal	6947	100

Over de consequenties van de toegenomen projectkosten op het **categorie A-project** NZ-lijn is nog overleg gaande tussen V&W en de gemeente A'dam. Overigens is van de totale toename van de projectkosten van de NZ-lijn (f 575 mln) f 250 mln toe te wijzen aan een gedeelte van het tracé dat niet toegerekend is aan PMMS (doortrekking van het tracé vanaf Amsterdam CS naar Amsterdam Noord).

Bij de **categorie B-projecten** is er sprake van een inspanningsverplichting om de financiële dekking van de projecten te realiseren. Uitgaande van bestaande budgetkaders is in de dekking van deze verplichtingen voor het grootste gedeelte voorzien.

Voor de **categorie C-projecten** wordt pas in 1999 een besluit genomen over de aanvang van de technische en procedurele voorbereiding. Bij deze categorie verklaren de kostendragende partijen zich bereid om te onderzoeken of het project gefinancierd kan worden.

Bij de **categorie D-projecten** zal eerst in 1999 worden gezien of en zo ja, op welke wijze de projecten nog uitvoering behoeven en hoe deze gefinancierd kunnen worden.

Duidelijk is dat zowel over het financieringsvolume als over het uitvoeringstempo van categorie C- en D-projecten op dit moment weinig te zeggen valt. Te zijner tijd zal het belang van deze projecten worden afgewogen tegen dat van andere projecten onder de dan geldende financiële randvoorwaarden en met inachtneming van de afspraken in PMMS-kader.

Een lagere dollarkoers heeft alleen rechtstreekse gevolgen voor Fes-middelen. Van de hiervoor genoemde projecten wordt slechts de NZ-lijn (tracé A'dam CS-WTC) gefinancierd uit het Fes. Het gaat hier om een project in het kader van de investeringsimpuls. Aangezien de investeringsimpulsuitgaven worden gefinancierd uit KPN-ontvangsten en/of Common-Area-baten heeft een tegenvallende dollarkoers in beginsel geen gevolgen voor de financiering en uitvoering van het project.

171

Welke risico's loopt de staat als door het langdurig uitblijven van groei van de hoeveelheid passagiers en van de vrachtomvang nadat alle investeringen zijn gedaan, de KLM en/of de luchthaven Schiphol als gevolg van investeringen in de gevarenzone terecht zouden komen? (blz. 22).

De KLM-investeringen zijn voor een groot deel afhankelijk van de door de KLM te verwachten groei van het passagiers- en vrachtvervoer. Wanneer de groei uitblijft of terugvalt, zal het investeringsprogramma dienovereenkomstig worden aangepast. De KLM loopt daarbij het normale ondernemingsrisico.

Wanneer groei langdurig uitblijft kan de KLM evenals haar concurrenten in de gevarenzone terecht komen. Echter, de financiële positie van de KLM is in vergelijking met de meeste overige luchtvaartmaatschappijen vrij gunstig. Dat wil zeggen een relatief goede solvabiliteit (verhouding eigen vermogen/vreemd vermogen) en een goede liquiditeitspositie. De risico's van de Staat als aandeelhouder (38,2%) in de KLM zijn niet anders dan die van de andere verschaffers van risicodragend kapitaal. Door de samenstelling van het aandelenkapitaal van de Staat in de KLM in deels gewone aandelen en deels cumulatief preferente 6% aandelen, loopt de Staat zelfs minder risico dan de overige aandeelhouders.

Ook de investeringen van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) zijn voor een deel afhankelijk van de te verwachten groei van het passagiers- en vrachtvervoer. Wanneer die groei langdurig uitblijft kan vanwege de

grotere ondeelbaarheid van de investeringen van de NVLS, een situatie ontstaan van een langere onderbezetting van de terminalcapaciteit met als gevolg daarvan lager dan gewenste of geprognostiseerde bedrijfsresultaten. Wanneer dit niet kan worden opgevangen via de kostenkant of via hogere tarieven, kan dit ten koste gaan van de netto winst danwel leiden tot een verlies. De effecten daarvan op de Staat als aandeelhouder (76%) zijn vooralsnog lagere dividenduitkeringen voor de Staat.

Voor zowel de KLM als de NVLS zullen de effecten mede afhangen van het feit of het langdurig uitblijven van groei een gevolg is van omstandigheden die voor de gehele bedrijfstak gelden of dat dit het gevolg is van nationale beperkingen op de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het passagiers- en vrachtvolume. In het laatste geval kunnen de risico's door een relatieve verslechtering van de concurrentiepositie toenemen.

172

Nieuwe besluiten van de rijksoverheid met betrekking tot bijvoorbeeld het beperken van het avond- en nachtvliegen, het beperken van de hoeveelheid vliegtuigbewegingen, het aanscherpen van de geluidszonering of het alleen voor Schiphol opleggen van forse regulerende heffingen op kerosine of het vliegticket kunnen met de intenties van het PKB in strijd zijn.

Indien Schiphol, KLM en andere luchtvaartbedrijven daarvan aantoonbaar nadelen zouden ondervinden, zouden dergelijke beslissingen dan vatbaar kunnen zijn voor schadeclaims? (blz. 24).

Eventuele schadeclaims kunnen niet worden uitgesloten. Dergelijke claims zullen door ons in beginsel materieel worden beoordeeld op basis van het redelijkheids- en billijkheids criterium zoals nader uitgewerkt in jurisprudentie en literatuur. Hoe de bestuursrechter (de Raad van State), die in geval van beroep het laatste woord heeft, omtrent één en ander uiteindelijk zal oordelen valt op voorhand niet met zekerheid in te schatten.

173

Waarom wordt niet gekozen voor een regeling waarbij de luchthaven Schiphol de financiering van het isolatieprogramma zelf voor zijn rekening neemt en zelf de hoogte van de tickethoofing bepaalt?

Ook bij de al bestaande regeling is de financiering buiten de sfeer van de rijksoverheid geregeld.

Hoe groot is de rentederving voor de staat als gevolg van de voorfinanciering, ermee rekening houdend dat de isolatiekosten als gevolg van prijsstijgingen nog zullen toenemen, terwijl de tickethoofing niet aan de prijsindex zal worden aangepast?

Waarom is niet gekozen voor een hogere tickethoofing of een snellere ticketprijsverhoging of een bredere grondslag voor de heffing, namelijk heffing ook bij aankomende en doorgaande passagiers? (blz. 26).

In de Luchtvaartwet is gekozen voor een bestemmingsheffing ter bestrijding van de isolatiekosten. Deze heeft een belastingkarakter. De bestemmingsheffing wordt van rijkswege opgelegd, aangezien de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de isolatie. Indien Schiphol een rol zou gaan spelen bij de uitvoering blijft de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk.

In tegenstelling tot hetgeen de vraag veronderstelt, is de huidige regeling t.a.v. financiering isolatie niet buiten de sfeer van de Rijksoverheid geregeld.

Artikel 26d van de Luchtvaartwet regelt de financiering. In combinatie met artikel 77 LVW dragen de heffingen het karakter van een belasting. In overeenstemming hiermee is de financiering van fase 1 van het isolatieprogramma vormgegeven. Om de hoogte van de heffingen per jaar te

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.