

Vergaderjaar 1998–1999

**26 265**

**Groeicijfers Schiphol**

**Nr. 3**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 november 1998

De commissie voor de Rijksuitgaven<sup>1</sup> heeft naar aanleiding van het rapport inzake Groeicijfers Schiphol (26 265) een aantal vragen aan de Algemene Rekenkamer voorgelegd.

De Algemene Rekenkamer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 november 1998.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Walsem

De griffier van de commissie,  
Van der Windt

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Rosenmöller (GL), Van Zijl (PvdA), Hillen (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Bakker (D66), Van Walsem (D66), voorzitter, Th. A. M. Meijer (CDA), De Haan (CDA), Wagenaar (PvdA), Van den Akker (CDA), Van Beek (VVD), Duijkers (PvdA), Verburg (CDA), Vendrik (GL), Remak (VVD), Weekers (VVD), Kuijper (PvdA), Udo (VVD) en Blok (VVD).

Piv. leden: Harrewijn (GL), Van Zuijlen (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Koenders (PvdA), Bos (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Lambrechts (D66), Kant (SP), Feenstra (PvdA), Schutte (GPV), Van der Vlies (SGP), Schimmel (D66), Stroeken (CDA), Wijn (CDA), Van Dok-van Weele (PvdA), Rietkerk (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Hamer (PvdA), Reitsma (CDA), Rabbae (GL), Van Blerck-Woordman (VVD), Geluk (VVD), Smits (PvdA), De Vries (VVD) en Balemans (VVD).

1

*Heeft de Kamer naar het oordeel van de ARK nagelaten relevante informatie in haar gedachtenwisseling bij het kabinet te betrekken? Zo ja, welke onderdelen betreft dat dan? (blz. 6)*

De Kamer heeft over diverse onderwerpen vragen aan de regering gesteld dan wel de regering door middel van moties tot reacties bewogen. Tot deze onderwerpen behoorden ook de snelle groei van Schiphol en de uitspraken van Schiphol dat de groei boven de verwachtingen van de Inventarisatie Economische Effecten (IEE) zou blijven (Tweede Kamer, vergaderjaar 1994–1995, 23 552, nr. 13 en nr. 16). De regering heeft herhaaldelijk geantwoord dat de snelle groei tijdelijk zou zijn en dat de groei zou afvlakken.

Derhalve kan niet gesteld worden dat de Kamer heeft nagelaten relevante beschikbaar gestelde informatie in haar gedachtenwisseling bij het kabinet te betrekken.

2

*Bij de presentatie van het rapport stelde de Rekenkamer dat de Kamer op de hoogte was van de relevante informatie. Waarom is er van afgezien dit in het rapport zelf dan wel in het naschrift te vermelden? (blz. 6)*

In het Rekenkamerrapport is gesteld dat de Kamer door de president-directeur van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) in 1994 en 1995 op de hoogte is gebracht van de Schiphol-prognoses (blz. 56). Op deze informatie werd gedoeld bij de presentatie van het rapport.

3

*Op welke relevante informatie doelt de Rekenkamer? En door wie is deze informatie verstrekt? (blz. 6)*

Relevante informatie betreft met name andere prognoses dan de prognoses die in de IEE zijn opgesteld. In dit geval wordt door de Rekenkamer gedoeld op de NVLS-prognoses uit het Masterplan. Deze prognoses zijn met name relevant omdat ze nieuwer zijn dan de IEE-prognoses. Er wordt in deze prognoses bovendien rekening gehouden met de grote groei van het aantal passagiers als gevolg van het succes van het drieblokkenstelsel. Voorts stelt het Masterplan dat een mogelijke invoering van een 5/10-blokkenstelsel op lange termijn een groei-potentieel kan opleveren van meer dan 60 miljoen passagiers.

Genoemde informatie is door NVLS verstrekt aan de Stuurgroep Project Mainport en Milieu Schiphol (dus ook de ministeries). Daarnaast heeft de voormalige president-directeur van NVLS de prognoses van de luchthaven ook aan de Tweede Kamer doorgegeven (zie antwoord bij vraag 2).

4

*Kan de Rekenkamer precies aangeven welke relevante informatie, met oog op adequate besluitvorming, niet aan de Kamer (Eerste en Tweede Kamer) is verstrekt? (blz. 8)*

De regering heeft de prognoses van NVLS niet zelf aan de Tweede of Eerste Kamer verstrekt. Bij de behandeling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) in de Tweede Kamer is door de Kamer expliciet gevraagd naar de meest recente prognoses. Het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat luidde: «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 groeiversnelling. 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.» (Tweede Kamer, vergaderjaar 1994–1995, 23 552 nr. 16 vrg. A3). Naar de mening van de Rekenkamer had de minister in het antwoord op de vraag kunnen verwijzen naar de NVLS-prognoses.*

5

*Kan de Rekenkamer aangeven op welke punten de voortgangsrapportage niet betrouwbaar was en welke betekenis dit had in het besluitvormingsproces? (blz. 8)*

De voortgangsinformatie over het bereiken van de mainporten milieu-doelstellingen bleek niet op alle punten betrouwbaar. Dit gold voor de PKB doelstelling voor vracht, externe veiligheid, stank en luchtverontreiniging (zie pagina 16 rapport).

Het betreft hier informatie over de voortgang van de uitvoering van de PKB. Het gaat derhalve niet om informatie die werd gehanteerd als basis voor de besluitvorming over de PKB.

6

*Hoe kan de Rekenkamer verklaren dat zij van mening is dat de prognoses van het CPB «niet actueel meer» waren, terwijl het CPB zelfs op 25 maart 1998 nog bericht dat «ook bij een terugblik de uitgangspunten voor de luchtvaartverkenningen alleszins redelijk en begrijpelijk zijn tegen de achtergrond van toentertijd beschikbare informatie?» (blz. 11)*

De Rekenkamer heeft geen standpunt ingenomen over de prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) doch van de IEE. De conclusie van de Rekenkamer luidde: «De snelle groei die tot 1995 al had plaatsgevonden zette zich in 1996 voort en bracht de vervoersomvang op een veel hoger volume dan waarmee bij de IEE rekening was gehouden. Gelet hierop waren de prognoses en de daaraan ten grondslag liggende invoergegevens, naar het oordeel van de Rekenkamer, zowel op het moment van vaststelling van de PKB (1995) als op het moment van vaststelling van de Aanwijzing (1996) niet meer actueel.»

De notitie van het CPB d.d. 25-03-1998 stelt dat «de uitgangspunten voor de luchtvaartverkenningen ook bij een terugblik alleszins redelijk en begrijpelijk zijn tegen de achtergrond van toentertijd beschikbare informatie». Het CPB doelde daarbij kennelijk niet op de prognoses in luchtvaartvolumina die de uitkomsten zijn, doch op de scenario's. Deze vormden de invoergegevens van de modellen en daarmee de uitgangspunten voor de luchtvaartverkenningen. De Rekenkamer heeft geen kritiek geleverd op de gehanteerde scenario's.

7

*Waarom is een gezamenlijke reactie van de ministers en NVLS ontvangen? (blz. 12)*

Er is geen gezamenlijke reactie ontvangen van NVLS en de ministers. De ministers van V&W, VROM en EZ hebben gezamenlijk gereageerd. NVLS heeft afzonderlijk gereageerd.

8

*De Rekenkamer vergelijkt het aantal feitelijke geluidbelaste woningen uit 1996, 1997 en 1998 met het aantal verwachte geluidbelaste woningen inclusief 20% meteomarge voor 1999. Welke invloed heeft het weer (waar de meteomarge voor is bedoeld) de afgelopen vijf jaar op het aantal feitelijke geluidbelaste woningen gehad (welk percentage van de meteomarge heeft men moeten benutten)? (blz. 14)*

De Rekenkamer heeft niet onderzocht wat de afgelopen vijf jaar de invloed was van de weersomstandigheden op het feitelijk aantal geluidsbelaste woningen.

9

*Heeft de Rekenkamer de gegevens van de Milieubalans van het RIVM gebruikt voor haar conclusie dat zonder een trendbreuk voor (onder andere) externe veiligheid de realisering van de doelstelling uit het PKB hiervoor onwaarschijnlijk lijkt? De berekeningen van het RIVM over de externe veiligheid zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NVLS ter discussie gesteld. Waarom heeft de Rekenkamer geen oordeel gegeven over de betrouwbaarheid van de berekeningen van het RIVM en de betwisting hiervan door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NVLS? (blz. 15)*

Noch het ministerie van VROM, noch het ministerie van V&W hebben in de periode 1996–1998 systematisch bijgehouden hoe de veiligheidsrisico's rond Schiphol zich ontwikkelen. Daarom is de Rekenkamer nagegaan of andere organisaties wellicht over dergelijke informatie beschikken. Het RIVM bleek die informatie te hebben. Deze informatie is vermeld in het rapport van de Rekenkamer. Ook is vermeld dat deze informatie door het ministerie van V&W en NVLS ter discussie werd gesteld. De Rekenkamer zelf heeft de betrouwbaarheid van de door het RIVM berekende risico's, gelet op de geformuleerde onderzoeksvragen, niet nader onderzocht. De minister van V&W deelde in juni 1998 aan de Kamer mee: «De verwachting van het NLR en het RIVM is dat de verbeteringen van de nauwkeurigheid waarmee de risico's kunnen worden berekend en de verbetering van de relatieve veiligheid (...) de kans op een ongeval doen dalen. Die daling zal echter de groei in het risico rond Schiphol door de toename van het verkeer slechts voor een deel compenseren». Deze uitspraak van de minister ondersteunt de constatering van de Rekenkamer dat het beleid voor externe veiligheid niet te realiseren is zonder dat sprake is van een trendbreuk. Een toename van het vliegverkeer leidt immers, uitgaande van het model dat gehanteerd werd voor de PKB, tot een evenredige toename van het veiligheidsrisico rond Schiphol. Ook uit het Integraal Milieu Effect Rapport (IMER) bleek dat zonder aanvullend beleid geen stand-still gerealiseerd kon worden.

10

*Ondanks de substantiële daling van het aantal inwoners binnen de stankcontour tussen 1995 en 1996 wordt die daling door de Rekenkamer niet voldoende geacht om te voldoen aan de doelstelling uit de PKB. Waarop baseert de Rekenkamer deze stellingname? (blz. 15)*

In de periode 1995–1996 was sprake van een daling van het aantal inwoners binnen de zogeheten 1 ge/m<sup>3</sup> contour. Desondanks lag het aantal inwoners in 1996 nog boven het niveau van 1990. Daarmee was op dat moment nog niet voldaan aan de PKB doelstelling. Opgemerkt moet echter worden dat de stand-still doelstelling geldt vanaf 2003 (operationeel worden vijfde baan).

11

*Wordt uit de Position Paper Punctualiteits/Capaciteitseis duidelijk in welk jaar KLM een marktaandeel van 10% en in welk jaar een marktaandeel van 15% verwachtte te hebben? (blz. 19)*

Het Position Paper «Punctualiteits/Capaciteitseis vanuit de markt» betreft de capaciteitseis van KLM voor de periode 1993–2015. Volgens het Position Paper had KLM zich ten doel gesteld haar huidige aandeel op de

Europese markt van circa 3% te vergroten naar 10% *in de komende jaren* en *op lange termijn* tot 15%.

12

*Hoe verklaart de Rekenkamer dat de KLM en de NVLS, ondanks hun eigen (interne) capaciteitsprognoses die hoger lagen dan het ER/ELI-scenario, toch als lid van de IEE-werkgroep akkoord zijn gegaan met dat scenario? (blz. 19)*

Noch KLM en NVLS, noch de IEE-werkgroep, zijn akkoord gegaan met het ER/ELI-scenario. De IEE-werkgroep heeft geen keuze gemaakt. De IEE-rapportage stelt: *«De (...) scenario's schetsen de «mogelijke toekomsten» waarop Schiphol zich dient voor te bereiden. Ze vormen nadrukkelijk géén menu waaruit naar believen kan worden gekozen. (...) Omdat niet op voorhand gezegd kan worden dat het ene scenario waarschijnlijker is dan het andere, zal een goed plan aan Schiphol in alle scenario's de kansen moeten bieden de dubbeldoelstelling te realiseren»* (IEE-rapportage p. 18)

13

*Mochten volgens de ARK regering en parlement er redelijkerwijs van uitgaan dat dit scenario verdedigbaar en redelijk was, omdat KLM en NVLS daarna óók in de Stuurgroep PMMS hebben ingestemd met deze prognoses, ondanks hun afwijkende interne toekomstverwachtingen?*

De regering en het parlement hebben een eigen verantwoordelijkheid om beleid tot stand te brengen. In hun afwegingen moesten zij zowel het voorstel van de Stuurgroep PMMS als alle beschikbare relevante informatie kunnen betrekken. Ook de rapportage van de werkgroep IEE was toegezonden aan regering en parlement. Uit deze rapportage blijkt dat met alle scenario's rekening gehouden had moeten worden en dat de ontwikkelingsstrategie niet op slechts één scenario gebaseerd moest worden.

Er is uit de stuurgroepnotulen niet op te maken of het stuurgroepbesluit om zich alleen te baseren op het ER/ELI-scenario unaniem is genomen dan wel met meerderheid van stemmen. Van KLM zelf vernam de Rekenkamer dat ze zich tot het uiterste had ingespannen om de groei niet te laten afremmen door de keuze voor het ER/ELI-scenario, maar dat ze uiteindelijk alleen bleek te staan (verslag gesprek Rekenkamer met KLM-deelnemer begeleidingsgroep IEE, d.d. 21-08-1998). Uit de notulen van de stuurgroep blijkt overigens niet dat KLM een voorbehoud heeft gemaakt bij het voorstel van de Stuurgroep.

14

*Is de Rekenkamer van mening dat regering en parlement bij besluitvorming mogen uitgaan van een brede consensus over toekomstprognoses of zou volgens de Rekenkamer toch moeten worden uitgegaan van meer extreme opvattingen door één van de betrokken partijen in een soort poldermodel benadering? (blz. 19)*

Er zou rekening gehouden moeten worden met afwijkende opvattingen, juist in situaties waarin sprake is van grote onzekerheden over de verre toekomst of wanneer het besluit niet volledig kan steunen op het rapport van een werkgroep die onderbouwing dient aan te leveren.

15

*De Rekenkamer stelt dat het IEE-er scenario niet een middenscenario was, maar de laagste prognoses bood. Volgens figuur 2 was het IEE-er scenario echter niet het laagste. Welke verklaring heeft de Rekenkamer hiervoor? (blz. 22)*

De Rekenkamer heeft gesteld dat het ER/ELI-scenario *in het tweede tijdvak* (2003–2015) niet een middenscenario was, doch het laagste. Figuur 2 betreft het tijdvak 1992–1997.

16

*Is de Rekenkamer bereid om de brief in noot 58, blz. 28 aan de Kamer te overleggen? Kan de Rekenkamer na bestudering van al het prognose-materiaal aangeven welke prognose voor de voor ons liggende periode tot 2015 als meest realistisch te kenmerken is? (blz. 28)*

De Rekenkamer kan niet aangeven welke prognose voor de periode tot 2015 als meest realistisch is aan te geven. Wel is zij van mening dat in de besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart op Schiphol rekening moet worden gehouden met alle relevante scenario's. De besluitvorming moet daarop worden afgestemd. Uit het onderzoek is gebleken dat het niet verstandig is een besluit te nemen dat nauwelijks marges kende. De brief waar in noot 58 op wordt gedoeld is als bijlage toegevoegd.

17

*Beoordeelt de Rekenkamer het als voor de hand liggend dat het IEE-groeimodel geen mogelijkheid bood om te monitoren? (blz. 24)*

Nee.

18

*Het IEE-model wordt door de Rekenkamer omschreven als een aangepaste versie van het prognose-model van de NVLS. Kon het IEE-model, ondanks de genoemde tekortkomingen, dan toch niet beter in staat worden geacht prognoses te maken dan het niet aangepaste prognose-model van de NVLS? Zo nee, waarom niet? Welke variabelen zijn voor elk van de modellen gehanteerd? (blz. 24)*

Vanwege de aanvullende eisen die gesteld werden, kende het IEE-model zeer veel (beleids)variabelen, ook op milieugebied. Hierdoor werd het model zeer complex en kon het ingewikkelde berekeningen uitvoeren. Daarmee is echter niet gesteld dat de plausibiliteit van de uitkomsten toenam. Uit de literatuur over toekomstonderzoek is bekend dat er geen rechtlijnig verband is tussen de complexiteit van prognosesmethoden en de mate waarin deze de toekomst juist voorspellen (Zie W. Ascher, «Forecasting: an appraisal for policy-makers en planners»). De invoergegevens van het IEE-model zijn uitgewerkt in bijlage 5 van het rapport.

De belangrijkste invoergegevens van de NVLS-prognoses zijn: het reële inkomen per hoofd van de bevolking, de inkomenselasticiteit, de prijs van vliegvakanties, de prijselasticiteit, de Nederlandse handel en de wereldhandel. NVLS hanteerde voorts een midden-, een hoog- en een laag scenario afhankelijk van het tijdstip waarop KLM de volgende fase van haar blokkensysteem zou invoeren.

19

*Is het juist dat uit figuur 3 voor de perioden van 1969 tot en met 1983 en van 1987 tot en met 1991 een dalende trend in de groeipercentages is waar te nemen? Op basis waarvan kon deze trend niet voor de jaren na 1992 worden verwacht? (blz. 24)*

Deze gevolgtrekking is juist. Het verwachten van een dalende trend voor de jaren na 1992 lag echter niet erg voor de hand omdat voor die periode veranderingen voorzien werden in het aanbod die de groei op de mainports juist zou versterken. Het gaat dan om: liberalisering, concurrentieslag uitlopend op concentratie, verdergaande daling van luchtvaart-

tarieven en hub-vorming waardoor de transferfunctie van Schiphol nog verder benadrukt zou worden. Bij de verwachting voor de periode vanaf 1992 had meer rekening gehouden moeten worden met de groeigenererende effecten van het door de KLM geïntroduceerde blokkensysteem, het «Open skies» verdrag en de verkregen anti-trust-immuniteit voor de samenwerking KLM-northwest.

20

*Waarom is volgens de Rekenkamer 25 jaar terugkijken representatiever dan terugkijken naar één jaar, bijvoorbeeld naar 1993? Indien de Rekenkamer van mening is dat een periode van 25 jaar representatief is, op basis van welke logica komt de Rekenkamer tot deze conclusie? (blz. 24)*

De Rekenkamer heeft het voor de hand liggend gevonden om een lange periode te nemen omdat dan minder vertekening optreedt door sterk afwijkende jaren. De door de Rekenkamer voorgestelde periode van 25 jaar acht de Rekenkamer representatiever dan de periode van 11 jaar die de IEE-werkgroep hanteerde: er is geen combinatie van jaren aansluitend op 1990 denkbaar die een lager gemiddeld groeipercentage oplevert dan het tijdvak eind 1980 eind 1991.

Overigens kunnen er goede argumenten zijn om te veronderstellen dat een historische trend – hoe ook gemeten – zich niet voortzet.

21

*Waarom is de KLM akkoord gegaan met de uitkomsten van de Stuurgroep PMMS, waar zij deel van uitmaakte, ondanks de meningsverschillen die de Rekenkamer signaleerde over het niet verwerken van de KLM-factoren? (blz. 25)*

Er is uit de stuurgroepnotulen niet op te maken of het besluit zich alleen te richten op het ER/ELI-scenario unaniem is genomen dan wel met meerderheid van stemmen. Van KLM zelf vernam de Rekenkamer dat ze zich tot het uiterste had ingespannen om de groei niet te laten afremmen door de keuze voor het ER/ELI scenario, maar dat ze uiteindelijk alleen bleek te staan (verslag gesprek Rekenkamer met KLM-deelnemer begeleidingsgroep IEE, d.d. 21-08-1998). Uit de notulen van de stuurgroep blijkt overigens niet dat KLM een voorbehoud heeft gemaakt bij het voorstel van de Stuurgroep.

22

*Welke deskundige heeft de Rekenkamer geraadpleegd over de betekenis van de KLM-factoren? (blz. 26)*

Prof. dr. H.B. Roos, hoogleraar Logistiek Management, Vakgroep Regionale Haven- en Vervoerseconomie, Erasmus Universiteit Rotterdam.

23

*Hoe kunnen de signalen van de KLM zijn genegeerd als de KLM (en NVLS) zelf deel uitmaakte van IEE-werkgroep en Stuurgroep PMMS? (blz. 27)*

Zowel in de IEE-werkgroep als in de Stuurgroep is door de KLM steeds gewezen op de groeigenererende effecten van haar marktstrategie: al in 1991 gaf ze aan dat haar blokkensysteem gevolgen zou hebben voor de te maken prognoses; in 1992 wees ze op de groeigenererende effecten van frequentieverhogingen. In 1993 kwam ze meermalen terug op het blokkensysteem en wees ze ook op het effect van haar allianties. Dit leidde niet tot een ander houding van de IEE-werkgroep en de Stuurgroep. Om aan te geven hoe dat kon gebeuren, deelde een KLM-lid van de IEE-Begeleidingsgroep aan de Rekenkamer mee: «Op een gegeven moment stond de KLM echter alleen.» De betreffende factoren bleken

uiteindelijk het meest bepalend te zijn voor de groei. De Rekenkamer wijst in dit verband op haar aanbeveling dat de relevante bedrijfsstrategieën in de besluitvorming dienen te worden betrokken.

24

*Op bladzijde 26 stelt de Rekenkamer dat de Stuurgroep PMMS aangeeft waarom zij de toekomstvisie van KLM niet wil betrekken bij de prognoses. Vervolgens stelt de Rekenkamer dat de signalen van de KLM zijn genegeerd. Hoe verklaart de Rekenkamer deze interne inconsistentie? (blz. 27)*

De Rekenkamer geeft op bladzijde 26 de argumenten weer waarmee de door de KLM ingebrachte factoren buiten het prognosemodel werden gehouden. Deze argumenten betroffen voornamelijk de technische beperkingen van het model. Niets stond er echter aan in de weg dat door de Stuurgroep in de besluitvorming alsnog rekening werd gehouden met de KLM-factoren. Dat is niet gebeurd.

De Rekenkamer constateert op bladzijde 27 dat zowel de IEE-werkgroep als de Stuurgroep de KLM-signalen negeerde. Taalkundig betekent «iets negeren»: er geen rekening mee houden, er (bewust) aan voorbijgaan. Naar de mening van de Rekenkamer is er derhalve geen sprake van een inconsistentie.

25

*De Rekenkamer stelt dat duidelijk aangegeven moet worden welke effecten bij het maken van de prognoses buiten beeld zijn gebleven. Is het hier niet beter om aan te geven welke effecten wel zijn meegenomen, omdat die lijst korter zal zijn dan de lijst met ontbrekende effecten en bovendien toch duidelijkheid geeft over wat wel en niet is meegenomen en zo nee, waarom niet? (blz. 27)*

De onzekerheidsmarges kunnen zowel bepaald worden door effecten die wel zijn meegenomen als door effecten die niet zijn meegenomen. De onzekerheidsmarges van beide soorten effecten dienen voor de besluitvorming te worden geëxpliciteerd. Op pagina 27 van het rapport van de Rekenkamer gaat het vooral om de effecten die buiten het IEE-groei-model zijn gebleven (markthandelen KLM).

26

*Op welke stukken was de kennis van het ministerie van VROM die ten grondslag lag aan de twijfels in 1994 en 1995 over de haalbaarheid van de ontwikkelingsstrategie gebaseerd? (blz. 34)*

De informatie was gebaseerd op alle IEE-prognoses, de feitelijke groei-cijfers van Schiphol tot en met 1993/1994, de NVLS-prognose van november 1993 voor de verkeersgroei in de periode 1993 t/m 1997 en de lange-termijnprognoses van NVLS van oktober 1994 voor de periode tot 2010.

27

*Is de Rekenkamer van mening dat geconcludeerd kan worden dat ook de KLM en NVLS als leden van de Stuurgroep PMMS een update van de prognoses niet nodig achtten in 1996? (blz. 36)*

Volgens NVLS en het ministerie van V&W heeft de Stuurgroep PMMS zich in 1995 afgevraagd of de gehanteerde groeicijfers aangepast moesten worden. De Rekenkamer heeft in de notulen van de Stuurgroep PMMS echter geen weergave kunnen vinden van deze discussie. Uit de notulen blijkt derhalve niet of de KLM en NVLS nu voor of tegen een update van de prognoses waren. Wel kan gesteld worden dat alle partijen in de



Stuurgroep PMMS, ook NVLS en KLM, belang hadden bij het vermijden van vertraging omdat daarmee (snelle) realisatie van de vijfde baan bedreigd zou worden.

28

*Is de Rekenkamer op basis van haar onderzoek van mening dat de minister-president een poging heeft gedaan om het stand still-beginsel voor externe veiligheid flexibel en soepel te hanteren en dat de regeling daarin bewilligde? (blz. 44)*

De Rekenkamer heeft in haar onderzoek niet beoordeeld of de minister-president een poging heeft gedaan het stand-still beginsel «soepel en flexibel» te hanteren. Wel stelde zij vast dat de minister van VROM vast wenste te houden aan het «stand-still» beginsel en dat de minister-president er op wees dat dit absoluut vasthouden aan het beginsel ten koste zou gaan van de mainportdoelstelling.

29

*Is de Rekenkamer van mening dat de toenmalige voorzitter van de Stuurgroep PKB-schiphol, de directeur-generaal Ruimtelijke Ordening, in 1992 in opdracht van de regering handelde bij zijn verklaring dat de «dubbeldoelstelling uit het PASO een politiek hard gegeven was, dat niet weer ter discussie mocht worden gesteld»? (blz. 47)*

Niet gesteld kan worden dat de toenmalige voorzitter van de Stuurgroep PKB-schiphol in opdracht van de regering handelde. De aangehaalde uitspraak van de toenmalige voorzitter dateert immers van juli 1998. Het betreft een uitspraak die deze heeft gedaan in een gesprek met de Rekenkamer. Het gesprek handelde over de besluitvorming over de PKB in de periode 1991–1995.

30

*De Rekenkamer stelt dat de beleidsruimte voor de inhoud van de PKB met name werd bepaald door het PASO (Plan van Aanpak voor Schiphol en Omgeving). Wie waren betrokken bij de opstelling van het PASO? (blz. 47)*

Het beleidsconvenant PASO werd in april 1991 ondertekend door de minister van VROM, de minister van V&W, de staatssecretaris van EZ, de Commissie der Koningin van de provincie Noord-Holland, de loco-burgemeester van de gemeente Amsterdam, de burgemeester van de gemeente Haarlemmermeer, de president-directeur van de NVLS en de plaatsvervangend directeur van de NV KLM.

31

*Waar is de uitspraak van de toenmalige projectdirecteur PMMS over cijferfetisjisme op gebaseerd?*

De uitspraak van de projectdirecteur PMMS is opgenomen in het geaccordeerde verslag dat de Rekenkamer in het kader van haar onderzoek in juli 1998 met hem voerde. De projectdirecteur stelde in het gesprek dat de Kamer te veel op cijfers vertrouwt. De uitspraak van de projectdirecteur paste in het antwoord op een vraag van de Rekenkamer die betrekking had op het dubbelslot. In het gesprek verwees de projectdirecteur naar een artikel van de heer Herengreen in kenmerken (6 november 1994). In dat artikel wordt onder meer een pleidooi gehouden om verstandig om te gaan met onzekerheid. De in schijn harde getallen zijn naar zijn mening omgeven met onzekerheden en onnauwkeurigen. De schrijver stelt: «Voor de kwaliteit van de besluitvorming en van het milieu werken kwantificeringen (...) contraproductief wanneer ze in hun presentatie worden losgelaten van de bandbreedtes waarbinnen ze zich

met redelijke plausibiliteit kunnen bewegen en/of wanneer hun status wordt opgeblazen van die van ondersteunend materiaal tot die van centrale informatie.»

32

*Is de Rekenkamer van mening dat de PKB-eisen «44 miljoen passagiers en 10 000 geluidbelaste woningen» een politiek besluit betreft, waarvoor objectieve rapporten ontbraken? (blz. 51)*

De PKB kon niet geheel steunen op de uitkomsten van het imer en het amer. Bovendien werd onvoldoende recht gedaan aan de uitkomsten van de IEE.

De dubbeldoelstelling uit de PKB (44 miljoen passagiers en 10 000 geluidbelaste woningen) is derhalve primair een politiek besluit.

33

*Is de Rekenkamer op basis van de tekst bij voetnoot 170 van mening dat de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer uitdrukkelijk heeft geattendeerd op het «eerder bereiken van de milieugrenzen als de groei sneller zal gaan dan verondersteld»? (blz. 53)*

Ja.

34

*In de Nota van Toelichting bij deel 3 van de PKB-schiphol staat vermeld dat een snelle recente groei van Schiphol viel waar te nemen. De cijfers van deze groei van de jaren 1990–1994 werden niet vermeld. Heeft de Kamer op enig moment tussen het verschijnen van deel 3 van de PKB en het vaststellen van de PKB aan de regering gevraagd wat deze recente snelle groei concreet inhield? (blz. 56)*

Nee, de Tweede Kamer heeft niet gevraagd wat de betreffende passage in de Nota van Toelichting precies betekende. Dat neemt niet weg dat tijdens de behandeling van de PKB in de Tweede Kamer wel vragen zijn gesteld waaruit blijkt dat bij kamerleden bekend was dat de groei sneller verliep dan verwacht.