

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG

Vastgesteld 14 juni 1995

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 12 juni 1995 overleg gevoerd met de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken over **de planologische kernbeslissing Schiphol (23 552)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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), 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.B. Vos (GroenLinks), Verkerk, Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink

(CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Dees (VVD), Lansink (CDA), Schutte (GPV), De Korte (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), voorzitter, Van der Heijden (CDA), ondervoorzitter, Van Heemskerck Pillis-Duvekot (VVD), M.M.H. Kamp (VVD), Doelman-Pel (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Vliegenthart (PvdA), Mulder-van Dam (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Middel (PvdA),

Leerkes (Unie 55+), Nijpels-Hezemans (AOV), Fermina (D66), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Dankers (CDA), Marijnissen (SP), Oudkerk (PvdA), Cherribi (VVD), Sterk (PvdA), Van Boxtel (D66), Van Vliet (D66).
Plv. leden: Cornielje (VVD), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van der Vlies (SGP), Essers (VVD), Lilipaly (PvdA), Esselink (CDA), Rijpstra (VVD), Voûte-Droste (VVD), Smits (CDA), Dijkstra (PvdA), Houda (PvdA), Beinema (CDA), Van den Bos (D66), Vreeman (PvdA), Rouvoet (RPF), Boogaard (AOV), Van Waning (D66), Sipkes (GroenLinks), De Jong (CDA), Kalsbeek-Jaspere (PvdA), J.M. de Vries (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66).

Stenografisch verslag van een nota-overleg van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 12 juni 1995

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 12 leden der Kamer, te weten:

Poppe, Rosenmöller, Van Gijssel, Schutte, Van den Berg, Van Dijke, Te Veldhuis, Verbugt, Van Rooy, Van 't Riet, Biesheuvel en Crone,

alsmede mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Wijers, minister van Economische Zaken, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik open dit nota-overleg over de PKB Schiphol en heet de aanwezigen van harte welkom. Allereerst is het woord aan de heer Van Gijssel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! "The sky is the limit" of kennen wij grenzen aan de groei? Een besluit over de groei van Schiphol is meer dan een besluit over een uitdijende luchthaven. Dit besluit symboliseert de rol van scheidsrechter in een vrijwel frontale botsing tussen economische groei aan de ene kant en behoud en herstel van ecologische kwaliteit aan de andere kant. Een oplossing is gevonden in de beperking van beide. De luchtvaart op Schiphol wordt in de toekomst gebonden aan grenzen en het leefmilieu mag, globaal gesproken, niet verslechteren.

Het is een wankel evenwicht tussen twee strijdende belangen, het is een balans die door de tijd gedoemd zal worden naar één kant door te slaan. In luchtvaartkringen verwacht men dat dat hun kant zal

zijn, in milieukringen vreest men een zelfde uitslag. Wie ziet wat er bij dit besluit allemaal uit de kast is getrokken om een groeiende luchtvaart gepaard te laten gaan met behoud van kwaliteit van de leefomgeving, dient zich te realiseren dat zo'n kunststukje bijvoorbeeld in een verdere doorgroei naar 60, 80 of zelfs 90 miljoen passagiers onmogelijk is onder handhaving van de dubbele doelstelling.

Luchtvaart is onontbeerlijk in een wereld waarin allerlei relaties, economische en sociale, zich steeds meer over de wereld verspreiden. Maar dat mag ons de ogen niet doen sluiten voor de achterkant van die ontwikkeling. Zeker, voor het groeiende aantal intercontinentale contacten bestaat geen goed alternatief. Maar wie daarbij bedenkt dat volgens de inventarisatie van de economische effecten, die gemaakt is met het oog op de groei van Schiphol, in het jaar 2015 zo'n 62% van alle vluchten van en naar Schiphol een Europese bestemming heeft, moet zich realiseren dat substitutie via het systeem van hogesnelheidstreinen en een selectiviteit in de luchtvaart een op langere termijn beter antwoord geven dan een ongeremde groei van die luchtvaart die nu internationaal voorzien wordt.

Onze wereld kan niet zonder luchtvaart. Maar dat mag geen vrijbrief zijn om daar mateloos gebruik van te maken. Elk jaar stijgt het aantal weekendretourtjes naar New York of korte tussentijdse vliegvakanties naar Middellandse-Zeebestemmingen. Wij kunnen niet zonder luchtvaart, net zomin als wij kunnen zonder elektriciteit. Toch leveren wij bij die laatste een forse inspanning om het gebruik te

verminderen door middel van isolatieprogramma's en spaarlampen.

Gebruik is één, verspilling is iets anders. Om die verspilling te voorkomen, vraagt het van een ieder van ons om bewust en selectief om te springen met de mogelijkheden die de luchtvaart ons biedt. Dat moet toch ook mogelijk zijn, omdat wij van mensen niet eens vragen om minder te vliegen. Met de uitbreiding zoals die nu voorzien wordt, krijgen de 20 miljoen Nederlanders van straks, ieder de mogelijkheid om elk jaar een vlucht extra te maken ten opzichte van zijn of haar landgenoten nu. Die groei biedt tegelijkertijd de mogelijkheid van een forse uitbreiding van de werkgelegenheid.

Uit "Economie met open grenzen", een uitgebreide sterkte/zwakte-analyse van de Nederlandse economie, blijkt dat ons land er, gelet op zijn economische potenties, niet zonder meer goed voorstaat. Wij beschikken niet of nauwelijks over grondstoffen, met uitzondering van aardgas. Wij hebben een hoog ontwikkelingsniveau, wat hoge produktiviteit vraagt. En wij leven met veel mensen op een relatief klein gebied.

In de primaire sector betekent dit dat wij ons met name moeten richten op de nogal vervuilende en energie vragende intensieve landbouw. Expansie daarvan is, gelet op de negatieve gevolgen voor met name het milieu, niet echt voor de hand liggend. Binnen de industrie is Nederland vooral sterk in de sectoren die intensief gebruik maken van grondstoffen, energie en kapitaal: de chemie, de voedingsmiddelenindustrie, de aardolie-industrie en de elektronica. Juist voor deze bedrijfstakken geldt

dat de internationale concurrentie hevig zal zijn en de groei-vooruitzichten matig. Uitgesproken sterk is Nederland in de internationale dienstverlening, met name op het financiële en logistieke vlak. Met betrekking tot dat laatste kun je constateren dat de geografische ligging, aan de grote rivieren met Duitsland als achterland, ertoe geleid heeft dat wij beschikken over twee belangrijke mainports, de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol. De eerste is in economisch opzicht minder sterk dan wij vaak veronderstellen. De activiteiten zijn voornamelijk gericht op doorvoer en bieden niet zonder meer perspectief op gewaarborgde toegevoegde waarde. Het beleid is erop gericht om Rotterdam meer te laten doen dan alleen doorvoer en overslag. Schiphol lijkt een beetje aan hetzelfde euvel te lijden, maar er is één verschil en dat is dat de goederen die op Schiphol verscheppt worden hoogwaardig van aard zijn en alleen al om die reden om additionele activiteiten vragen. Door afhandeling, begeleiding, onderhoud etcetera van de activiteiten van Schiphol zou met de voorgenomen groei een uitbreiding van de werkgelegenheid met ten minste 55.000 arbeidsplaatsen in het verschiet liggen.

Overigens ging men bij een eerdere berekening uit van een veel grotere groei van die werkgelegenheid. Uitbreiding van Schiphol is, gelet op de economische potentie, geen luxe vraagstuk. Toch zou het goed zijn, gelet op de verwarring die de afgelopen week is ontstaan, wanneer het kabinet deze gelegenheid zou gebruiken om de verwachte groeiprognoses met betrekking tot de werkgelegenheid nog eens af te zetten tegen de geringe groei daarvan in de afgelopen jaren terwijl op Schiphol het aantal passagiers zo enorm is gestegen.

Ik zou van het kabinet willen horen hoe deze uitbreiding zich verhoudt met de wens, verwoord in het rapport "Nederland in drievoud" van het Centraal planbureau, dat wij grotere aandacht zouden moeten besteden aan de kennisintensieve industrieën.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Doelt de heer Van Gijzel bij de werkgelegenheid alleen op de directe werkgelegenheid of ook op de indirecte werkgelegenheid? Hij zal zich het

werkbezoek aan Aalsmeer herinneren, waar de wethouder economische zaken ons omstandig uitgelegd heeft hoezeer juist in de Haarlemmermeer de afgelopen jaren de werkgelegenheid dankzij Schiphol toegenomen is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De mensen in de Haarlemmermeer hebben ons uitgelegd dat het in de Haarlemmermeer was en de mensen in Aalsmeer dat het in Aalsmeer was.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat om de feiten!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U haalde twee gemeentes door elkaar. Daar gaat het niet om. Ik wil echter graag van het kabinet horen hoe de grote groeiverwachtingen zich, direct en indirect, verhouden tot de daadwerkelijke ontwikkelingen tot nu toe, met name gericht op de directe werkgelegenheid die voortvloeit uit de luchtvaart.

Dat de voorgenomen uitbreiding van Schiphol door mijn fractie gewenst is, hebben wij de afgelopen jaren steeds uitgedragen. Dat betekent echter niet dat wij blind willen zijn voor de negatieve gevolgen die met de uitbreiding gepaard gaan. Wij willen de negatieve elementen voluit in kaart brengen, omdat dit de enige mogelijkheid is om de juiste antwoorden te vinden. Wie de situatie in de regio kent – ik ben zo vrij die kennis bij mijzelf te veronderstellen, ik heb er tot het afgelopen jaar gewoond – moet tot de conclusie komen dat verdere uitbreiding tot ruim boven de 40 miljoen passagiers een illusiepolitiek is. De vette knipoog die door sommigen weleens in de richting van de luchtvaart wordt gegeven als teken dat het op Schiphol wel goed komt met de groei naar 60 miljoen passagiers of meer, houdt geen rekening met de maatschappelijk niet te accepteren gevolgen op het gebied van geluidshinder, emissies, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid.

Met de kennis en de inzichten die wij hebben, moeten wij verantwoordelijkheid durven nemen voor een heldere keuze. Zowel de directie van Schiphol als de directie van de KLM heeft tijdens de hoorzittingen naar voren gebracht dat er geen ingrijpende technologische verbeteringen te verwachten zijn op het

gebied van schonere, stillere of zuinigere vliegtuigen. Alles wat nu op de tekentafel ligt bij Boeing of McDonnell-Douglas, wijst volgens die deskundigen niet in de richting van enige substantiële verbetering. Wat nu bij Boeing op de tekentafel ligt, zijn de vliegtuigen van de eerste decennia van de volgende eeuw.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Waarop baseert de heer Van Gijzel zijn uitspraak dat er geen verwachting is ten aanzien van zuinigere vliegtuigen? Ik begrijp dat u daarmee ook doelt op de emissies. Het internationaal overleg met de luchtvaartproducenten is er juist op gericht en gaat ervan uit dat er substantiële verbeteringen te verwachten zijn in de komende jaren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn bron is de heer Smits, tijdens de hoorzitting hier in de Kamer.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Die uitspraken gingen over het geluid en niet over de emissies.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U moet het nog maar eens nakijken. Hij heeft een uitzondering gemaakt op het gebied van grotere vliegtuigen. Dat gold echter niet op het vlak van "stiller, schoner, zuiniger".

De heer **Van Dijke** (RPF): Er wordt gesproken over een studie naar de negatieve gevolgen van de ontwikkelingen bij Schiphol. Je hoeft er niet voor doorgeleerd te hebben om te constateren dat heel die ontwikkeling ertoe zal bijdragen dat de vervuiling en de overlast in het algemeen, alles wat samenhangt met de luchtvaart, zal toenemen. De ruimte die ontstaat door krimp ten aanzien van emissie door huishoudens en autoverkeer zal opgevuld worden door wat Schiphol teweeg zal brengen. Moeten wij dat voor lief nemen of niet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kom daarover nog te spreken.

Voorzitter! Wie ziet wat bij Boeing op de tekentafel ligt en wie dan nog durft te suggereren dat doorgroei na 2015 op Schiphol tot ver boven de 40 miljoen passagiers mogelijk is, bedrijft niet alleen illusiepolitiek, maar speelt een onverantwoord spel met de leefbaarheid van de toekomstige generaties of met hun economische belangen. De opmerking dat wij, de fractie van de PvdA,

ook verantwoordelijkheid willen dragen voor de periode na 2015, leverde ons het verwijt op dat wij geen vertrouwen zouden hebben in toekomstige bestuurders. Wat mij betreft slaat dat verwijt de plank om drie redenen mis. Ten eerste. Wij willen ook naar de jaren na 2015 kijken, omdat dan pas de echte problemen ontstaan met het besluit dat wij thans nemen. Ten tweede. De lusten van de groei van Schiphol komen bij velen terecht, de lasten bij een veel kleinere groep. Die mensen hebben in onze ogen het recht om te weten, waar zij op langere termijn aan toe zijn. Overigens geldt hetzelfde argument voor de luchtvaartmaatschappijen en daarbij niet in de laatste plaats voor de KLM. Alleen de ruimtelijk-planologische procedures los van de beleidsmatige voorbereiding en de praktische uitvoering vragen vele jaren. Wie in 2010 echt wil kunnen kiezen zal die keuze nu moeten voorbereiden. De PvdA wil een dwangscenario voorkomen. De PKB hinkt in een aantal opzichten op twee gedachten: enerzijds de grens van circa 40 miljoen passagiers, niet meer dan 10.000 woningen in de 35 Ke-zone, standstill voor de luchtverontreiniging, stank en veiligheid en anderzijds de mogelijkheid van een tweede areaal met landzijdige ontsluiting na 2015, ophogen van de 10.000 woningen naar 12.600, een banenstelsel dat verdere doorgroei mogelijk maakt en een mogelijkheid van een tweede verkeersstoren. Is dit de verborgen agenda? Wie weet dat de KLM zich expliciet uitspreekt voor ten minste 60 miljoen passagiers, dat de luchthaven de circa 40 miljoen afdoet als een politiek signaal, dat het 5P-stelsel 60 miljoen passagiers mogelijk maakt, dat er ruimtelijke reserveringen zijn gemaakt voor verwerking van passagiers tot ver boven de 40 miljoen, kan niet anders constateren dat op z'n minst sommigen vanuit die verborgen agenda de toekomst bezien. Wie een vrachtauto koopt als stadswagen omdat die minder lawaai maakt of iets gemakkelijker parkeert omdat je hoger zit, wekt op z'n minst de indruk meer van plan te zijn dan alleen boodschappen te doen. Is 5P die vrachtwagen? De beoordeling van Oranjewoud dat het 5G-stelsel in eerdere instantie op harde criteria van met name geluidshinder mogelijk ten onrechte is afgevalen als reëel keuze-alternatief voor het

5P-stelsel, komt mede vanuit die achtergrond tot stand. Drie maanden na het verschijnen van de PKB is niet meer goed vol te houden dat 5G op fundamentele onderdelen slechter scoort dan 5P. Ik loop de afzonderlijke elementen even door.

Op capaciteit, noodzakelijk voor de mainportontwikkeling scoren 5P en 5G ruim voldoende. Op punctualiteit – de norm daarbij is minder dan 5% van de gevallen oponthoud van 15 minuten – scoort zowel 5P als 5G ruimschoots voldoende. Allebei onder de 1% en de norm is 5%. Op piekruimtecapaciteit – norm voor mainport 68 vliegtuigen per uur – scoort 5P 83 en 5G 75, beide ruimschoots boven de norm. Wat de geluidshinder betreft, levert 5P 55.000 en 5G ruim 52.000 ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-zone op. Op het punt van de veiligheid scoort 5G beter dan 5P in de 10⁻⁵-contour; het gebied waarbinnen een bouwverbod geldt en waar de norm van het gesommeerd gewogen risico geldt. Kortom, de voor de veiligheid in het ogen van het kabinet belangrijkste contour.

Over de ruimtelijke inpassing lopen de meningen uiteen. De een zegt: 5P is beter in de ruimtelijke overgang naar stedelijk gebied, en de ander hecht meer waarde aan de compactheid van het 5G-stelsel, iets waar Schiphol ooit zijn kwaliteit op baseerde.

Bij de lokale luchtverontreiniging scoort 5G 1 tot 10% beter dan 5P. In deze vergelijking tot nu toe was 5G beter of gelijk aan 5P. Zijn er ook punten waar 5P beter scoort dan 5G? Onder andere op de norm van de 10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone. Maar wat is dit voor een norm? Bij 10.000 woningen binnen die contour is een optimum gevonden tussen zoveel mogelijk vliegen aan de ene kant en een acceptabel niveau van geluidshinder aan de andere kant. Als men hoger komt dan die 10.000, moet men minder vliegen en neemt de geluidsoverlast voor de mensen evenredig af. Zit men onder die norm, dan mag er meer gevlogen worden en neemt de geluidsoverlast toe. 5P zit boven de 10.000, maar minder dan 5G. Bij 5P gaat het om 12.200 woningen en bij 5G om 12.700. Vanuit de luchtvaart bezien is 5P dus aantrekkelijker dan 5G, maar voor de mensen op de grond geldt het tegenovergestelde. 5P is goedkoper en wel zo'n 800 mln.

Maar wij kijken toch even naar het antwoord op vraag 117. Het kabinet hanteert als uitgangspunt, dat het satellietgebied tussen 5P en de Zwanenburgbaan, het tweede areaal, in de toekomst ontsloten moet kunnen worden. Het kabinet wil in deze planperiode echter helemaal geen tweede areaal dat 60 miljoen passagiers mogelijk maakt. Het wil helemaal geen 60 miljoen passagiers. Bij circa 40 miljoen passagiers is het tweede areaal niet eens nodig. Er wordt dus rekening gehouden met iets dat men zelf niet wil. Als men geen rekening houdt met die ontsluiting, wordt 5G zo'n 672 mln. goedkoper; restverschil 143 mln. Daar zijn de provinciale investeringen niet afgetrokken. Ook de grondverwerving, die noodzakelijk is voor 5P, heb ik daar niet in meegenomen.

Wat rest zijn de invoeringsdatum en het navigatiesysteem. Doordat 5G in een vroegtijdig stadium terzijde is gelegd, dient indien die variant gekozen zou worden, nog een MER-procedure doorlopen te worden. Dat levert vertraging op en dat zou niet acceptabel zijn. Als dat in de toekomst een doorslaggevend argument wordt, wat er in dit debat trouwens op gaat lijken, kan een opdrachtgever onwelgevallige maar wel reële alternatieven zonder problemen terzijde leggen, omdat zij later om des tijds wille toch niet meer tot uitvoering gebracht kunnen worden. In die situatie kan de Kamer gedwongen alleen maar kiezen tussen 5P en 5P.

Tot slot de achillespees van het 5G-stelsel: het gebruik van het microwave landing system, het navigatiesysteem. Reeds nu kan bij slecht zicht op Schiphol 35% van de voorgenomen vluchten niet worden uitgevoerd wegens onvoldoende kwaliteit van het navigatiesysteem. In ICAO-verband is door de Westeuropese landen mede op grond daarvan gekozen voor doorgaan met MLS. Dat moet ook, want vanaf 1998 is de radioband voor het instrument landing system, het huidige navigatiesysteem, niet meer beschermd. Of zoals het beschreven wordt in antwoord op vraag 37, aangezien het instrument landing system in de nabije toekomst minder bruikbaar dreigt te worden, is vervanging binnen afzienbare tijd noodzakelijk.

Vanuit de luchtverkeersbegeleiding is mij te kennen gegeven dat door

het groeiende aantal hoge gebouwen de betrouwbaarheid van het systeem eveneens afneemt. Maar wat is "binnen afzienbare tijd"? Dat kan toch niet veel langer zijn dan tien jaar, neem ik aan. Want dat is op z'n vroegst de termijn waarbinnen 5G beschikbaar kan zijn, namelijk door de twee jaar vertraging.

Het is dus geen achillespees. Het grootste verschil is de fysieke drempel die het 5G-stelsel in de ook door het kabinet niet gewenste doorgroei opwerpt. Natuurlijk kon dat bezwaar moeilijk geuit worden door de voorstanders van de doorgroei, want dan zou de verborgen agenda openbaar worden. Door alle onderzoek en herberekeningen moest men toch met de billen bloot.

De heer **Bouw** gaf afgelopen donderdag haarfijn aan, dat de KLM helemaal geen beperkingen in gedachten had. Om over en weer duidelijkheid te krijgen in ieders bedoelingen en mogelijkheden, is nu een heldere keus noodzakelijk, zodat een ieder weet waaraan hij of zij toe is. Hinken op twee gedachten kan daarbij niet voort blijven gaan.

Eerder heb ik drie redenen gegeven waarom die heldere keus nu gemaakt zou moeten worden. Die keus is voor de fractie van de Partij van de Arbeid dat dit de laatste uitbreiding van Schiphol is. Dit dichtbevolkte gebied kan ternauwernood een verdubbeling van de luchthaven aan, laat staan een verdrie- of verviervoudiging. Indien er geen meerderheid te vinden zal zijn voor een 5G-variant – en daar ziet het nu naar uit – is er geen sprake van een natuurlijke fysieke drempel.

Wat ons betreft wordt deze dan op een andere wijze tot stand gebracht. Als je de planologische kernbeslissing ent op het uitgangspunt van het kabinet, van een ontwikkeling naar 40 miljoen passagiers, dan zijn reserveringen die een verdere doorgroei naar 60 miljoen mogelijk maken onnodig en vanuit de schaarste van de ruimtelijke ordening ongewenst.

De heer **Van Dijke** (RPF): Verdere groei is wat u betreft dus onacceptabel. Waarop is de verwachting gestoeld dat wij die in dit huis kunnen afgrendelen? Naar mijn oordeel zijn wij gevangen in een autonoom proces waarin wij alleen nog maar kunnen aangeven hoe de

groei verwerkt zal worden. Kiezen wij voor 5G of 5P? De variant doet er niet zoveel meer toe. Wij gaan ervan uit dat de groei als zodanig geaccepteerd is.

De **voorzitter**: Mag ik u verzoeken uw vragen kort te houden? Wij hebben nog een hele dag te gaan.

De heer **Van Dijke** (RPF): Is de heer Van Gijzel niet van oordeel, dat dit schijnbaar autonome proces er over vijftien jaar toe zal leiden dat wij opnieuw gaan discussiëren over de vraag hoe wij de groei gaan opvangen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat denk ik zeker. Ik zou het heel slecht vinden als wij er vijftien jaar mee wachten, als nu de problemen op ons afkomen. Dat zou ik uit bestuurlijk oogpunt zeer onzorgvuldig en zeer onverantwoordelijk vinden. Iedereen die ernaar kijkt, ziet dat probleem nu al aankomen. Dat is voor mij reden om te zeggen: wij moeten nu al antwoorden zoeken op de vraag wat wij willen met de groei van de luchtvaart na 2015. Ik zal er straks nog wat opmerkingen over maken. Het is dus de vraag of wij die groei willen accommoderen, mogelijk maken. Het antwoord kan ook gezocht worden in de richting van selectiviteit. Als wij de groei willen accommoderen, gaat het om de vraag waar en onder welke omstandigheden. Ik zeg namens mijn fractie alleen dat dit niet op Schiphol kan zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Van Gijzel heeft een hele reeks argumenten aangevoerd voor het beter scoren van 5G dan 5P. Hij heeft daar echter geen duidelijke conclusie aan verbonden. Kiest de PvdA-fractie nu duidelijk voor 5G of laat zij dat in het midden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voor mij is belangrijk dat er voor de mensen in het desbetreffende gebied een duidelijk scenario komt. Dit is ook wel belangrijk in de gedachtenwisseling in de Kamer. Ik heb ook al aangegeven dat het belangrijk is dat wij helderheid bieden. Die helderheid wordt niet bereikt door hier namens de PvdA-fractie te verwoorden wat ik aardig vind. Die helderheid bereik ik alleen maar als ik in de Kamer een meerderheid weet te creëren, het liefst met steun van het kabinet,

waarbij de heldere begrenzing bij ongeveer 40 miljoen daadwerkelijk tot stand gebracht wordt. Om die reden vind ik 5G prima, maar gelet op de reacties tot nu toe is er nog geen sprake van een parlementaire meerderheid.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik vind dit onbegrijpelijk. Wij praten hier acht jaar over Schiphol. Nu is de finale behandeling eindelijk in de Kamer. Een heel wezenlijk element daarbij is de vraag hoe de vijfde baan komt te liggen. De PvdA-fractie geeft nu nog geen duidelijkheid. Dat is toch het eerste wat wij van haar mogen verwachten?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap wel dat u dit probeert, hoor. Maar ik geef absolute duidelijkheid. Die is wat mij betreft: dit is de laatste uitbreiding van Schiphol. Ik zal voorstellen doen over de mogelijkheden bij een 5P-stelsel en bij een 5G-stelsel. Ik heb betoogd dat een 5G-stelsel eenvoudiger zal zijn dan een 5P-stelsel. In beide gevallen is het wel noodzakelijk. Als ik voor het ene geen meerderheid kan krijgen, probeer ik het voor het andere. Wat mij betreft gaat het linksom of rechtsom. Nogmaals, dit zal wel de laatste uitbreiding van Schiphol zijn. Duidelijker kan ik er toch niet over zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit zal de laatste uitbreiding van Schiphol zijn, zo zegt collega Van Gijzel. Onze collega en fractiegenoot Van der Ploeg zei eerder, ook op de radio, dat hij eigenlijk met het standpunt naar buiten wilde komen: geen uitbreiding van Schiphol. Hoe verhoudt dat zich tot hetgeen de heer Van Gijzel namens zijn fractie zegt? Ik wil hierop graag een antwoord.

Maar misschien is in dit debat het volgende nog belangrijker. De heer Van Gijzel heeft de stelling betrokken dat het hierbij misschien gaat om de keuze tussen 5G en 5P. Hij heeft gezegd dat er geen meerderheid lijkt te zijn voor een vijfde gedraaide baan. Als die meerderheid er nu wel is, bijvoorbeeld met de steun van zijn fractie, is hij dan bereid om daarvoor te kiezen? Daar gaat het namelijk om. Als wij allemaal zeggen wat de heer Van Gijzel zegt, schiet het natuurlijk helemaal niet op.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is

ook zo. Maar ik meen dat u verleden week zaterdag in NRC Handelsblad zei: eigenlijk ben ik tegen door-groei van Schiphol; ik wil helemaal geen groei van Schiphol, maar dat is in dit parlement niet haalbaar, dus kijk ik wat wel haalbaar is en dan kom ik op 5G uit. Ik maak die afweging ook. Ik kom tot de conclusie dat het waarschijnlijk heel lastig zal zijn om 5G hier binnen te halen. Ik heb in antwoord op de interruptie van mevrouw Van Rooy gezegd dat het wat mij betreft niet zo gek veel uitmaakt welk instrument je kiest, als je het doel maar bereikt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, en het doel is dus het slot op Schiphol. U hebt voor mij overtuigend aangetoond dat de dubbel-doelstelling gemakkelijker gehaald wordt met een gedraaide baan dan met een parallelle baan. U bent de eerste spreker in dit debat. U moet het met mij eens zijn, dat het dan wat merkwaardig is dat wanneer je hier geen heldere stelling betreft en daarvoor niet knokt, je altijd kunt zien waar je uitkomt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, maar als ik u kan overtuigen van 5G, wat mij overigens niet zo verbaast, wil dat niet zeggen dat anderen hiervan overtuigd zijn. Ik ben dan ook heel benieuwd naar de opvattingen van de andere fracties over de vergelijking tussen 5P en 5G. Op basis daarvan kan een uiteindelijke keuze gemaakt worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De laatste vraag. In dat debat is de PvdA-fractie te houden aan de voorkeur voor 5G boven 5P, gezien de huidige stand van zaken?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nu doet u het weer. Ik wil hier een meerderheid creëren voor een slot op Schiphol. Als mijn voorkeur voor 5G ertoe leidt dat er geen slot op Schiphol komt en de mensen er in dat gebied niets mee opschieten, ben ik naar mijn politieke opvatting niet goed bezig. Ik wil het doen voor de regio en voor de mensen daar. En dus heb ik er niet zoveel trek om hier leuk de Prinzipienreiter uit te hangen in plaats van te bekijken wat ik binnen kan halen. Daarom zeg ik dat mijn definitieve oordeel over 5P en 5G mede afhangt van de parlementaire meerderheid die hier binnen te varen is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat begrijp ik. Mijn laatste vraag is of...

De **voorzitter**: U stelde uw laatste vraag al, heb ik begrepen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit is mijn laatste vraag.

De **voorzitter**: De allerlaatste vraag dan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u het met mij eens dat het fysieke slot waarschijnlijk sterker is dan het papieren slot van de milieugrenzen? Moet je in het debat niet nadrukkelijker mede daarop kiezen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zal niet alleen een papieren slot van milieugrenzen voorstellen. Het gaat wat dat betreft iets verder. Het zijn ook fysieke sloten. Ik geef zonder meer toe dat het met 5G gemakkelijker is – dat heb ik ook gezegd – een eenvoudiger, natuurlijker drempel op te werpen. Bij de andere zal je een iets gecompliceerder drempel met een pakket maatregelen moeten realiseren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij deze bijdrage van de heer Van Gijssel kom ik tot de conclusie dat hij kiest voor een slot op Schiphol, afhankelijk van wat de andere fracties vinden. Hij geeft geen inzet voor het debat zelf. Dat vind ik zeer bezwaarlijk.

Wat het rijtje argumenten betreft waarom 5G beter zou zijn dan 5P, heb ik een paar aantekeningen gemaakt. Daar kom ik later op terug.

De heer Van Gijssel trekt de conclusie dat er op Schiphol een fysieke drempel is door de aanleg van 5G. Ik bestrijd dat. Het aantal vliegbewegingen dat 5G kan verwerken, is 595.000.

De **voorzitter**: U moet de interrupties gebruiken voor het stellen van vragen en niet voor het poneren van stellingnames.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn vraag is hoe hij de fysieke drempel ziet, gezien de capaciteit van de 5G-baan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is nogal simpel: omdat de KLM en Schiphol het zelf ook zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarom is het verdacht, wilde u zeggen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee. Zij zeggen al dat 5G die fysieke drempel opwerpt. Wie ben ik om dat te bestrijden als ik daar geen goede argumenten tegenover heb? Ik wil die argumenten overigens best zoeken. Als er geen tweede terminal mogelijk is, kunnen er niet meer dan 43 of 44 miljoen passagiers afgehandeld worden per jaar. Als 5G aangelegd wordt en als je boven de 43 of 44 miljoen passagiers per jaar komt, betekent dat een aanzienlijke verslechtering van de punctualiteit, en wel zodanig dat de verdere groei waarschijnlijk niet meer geaccommodeerd wordt. Om die reden zijn Schiphol en de KLM tegen 5G.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U bent feitelijk onjuist bezig. Die punctualiteit is al eerder aan de orde, ook bij minder dan 40 miljoen passagiers per jaar. Dat kunt u in de stukken nalezen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daarvan heb ik net betoogd – ik ben misschien niet helemaal duidelijk geweest – dat de norm voor punctualiteit is: 5% met 15 minuten of meer vertraging. Beide banen scoren lager dan 1%. Dat kunt u in de stukken nalezen. Ze voldoen binnen de contour van de mainport, die wij nu nastreven, met 38,2 miljoen passagiers per jaar, aan de punctualiteitsnorm.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijssel pleit voor een andere groei van Schiphol dan het kabinet wil, dus voor de 5G-baan in plaats van de 5P. Dat is een andere groei, maar nog geen rem. De heer Van Gijssel kent de rapporten van de milieuraad en van Oranjewoud, waarin vastgesteld wordt dat ook met beide banen de dubbeldoelstelling niet gehaald wordt. Daarom vraag ik de heer Van Gijssel of hij nu een beetje zijn best doet om de ellende zo gering mogelijk te maken. Het is niet een beter milieu dat hij voorstelt. De 5G-baan is zelfs nog niet goed. Waarom komt de heer Van Gijssel dan niet met het voorstel om, gezien de hinder die nu bestaat, de groei nu te stoppen? In de toekomst gezien is de groeiem die hij voorstelt slechts een politiek besluit gebaseerd op de waan van de dag. Het volgende kabinet besluit gewoon weer wat

anders. Dat is niet echt een fysieke rem.

De **voorzitter**: Uw vraag is duidelijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb nog steeds niet uit kunnen leggen waar die fysieke rem in zit bij 5P. Maar goed, daar kom ik dadelijk wel op terug. Ik heb hier tien minuten lang betoogd waarom ik in de afweging tussen economie en ecologie kies voor deze groei. Ik zeg er tegelijkertijd bij, kijkend naar de resultaten van die botsing, die confrontatie, dat je dat niet nog een keer kunt doen, althans niet in dit gebied. Je moet dat ook niet willen. Als je ziet hoe moeizaam het nu gaat, is het een illusie om te denken dat je het nog een keer kunt doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De kern van het betoog van de heer Van Gijzel is: dit is de laatste groei van Schiphol. Uit mijn inbreng zal straks blijken dat die gedachte mij op zichzelf aanspreekt. Ik stel er wel twee vragen over.

De heer Van Gijzel hanteert telkens het jaar 2015 als referentiepunt. Is hij met mij van mening dat, gelet op de huidige groeicijfers in de luchtvaart, het probleem in feite al veel eerder ontstaat? Is dit niet een reden om eerder een oplossing te vinden? Ik vraag mij dus af of 2015 wel zo relevant is.

Mijn tweede vraag is of vandaag niet eigenlijk een alternatief voor de langere termijn hiernaast had moeten liggen. Wij lopen met onze investeringen van 33 mld. het grote risico van kapitaalvernietiging als wij in de toekomst naar andere oplossingen moeten zoeken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt twee goede punten te pakken. Het kabinet antwoordt op vragen van de Kamer dat 2015 een reëel scenario is. Vanuit zo ongeveer alle andere hoeken hoor je dat het veel sneller zal gaan, te meer omdat in de groeiprognozes is uitgegaan van vier dode jaren. Op basis van de jaren tussen 1980 en 1984, die heel slecht waren voor Schiphol, is er geëxtrapoleerd. Des te dwingender is uw conclusie, dat je eigenlijk nu al moet zeggen wat je daarna doet.

Ik ben het ook met u erover eens dat er nu eigenlijk een alternatief had moeten liggen. Elke dag die je daarmee verliest, is er een te veel. Mede om die reden hebben wij al in

1991, in het debat over het structuurschema Verkeer en vervoer, gevraagd om een uitwerking van de toekomstvisie op de luchtvaart in Nederland. Daarop is toen geantwoord dat het bij RELUS betrokken zou worden. U weet wat daarmee gebeurd is.

De fractie van de Partij van de Arbeid kan de aanleg van een 5P-stelsel overwegen indien de ruimtelijke reservering voor het tweede areaal uit de PKB geschrapt wordt, indien de Buitenveldertbaan geherprofileerd wordt op grond van toekomstig gebruik en indien aanleg van een nieuwe parallelle Kaagbaan door ruimteplanologische ingrepen niet meer mogelijk zal zijn. Van de minister van VROM en ook van de minister van Verkeer en Waterstaat waar het om de Buitenveldertbaan gaat, verneem ik graag een oordeel over deze ruimteplanologische aanpassingen. Wij overwegen in een latere fase met een motie hierover te komen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik begrijp dat u bedoelt dat de Buitenveldertbaan moet worden ingekort.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wat doe je dan met tijdens westenwind aanvloeiend luchtverkeer? Dat zal een grotere druk op andere banen geven, wat weer andere consequenties heeft. Met andere woorden: het is dus echt geen oplossing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In onze overweging zit het volgende. Wij spreken af dat de Buitenveldertbaan niet meer gebruikt wordt zoals tot nu toe, omdat zij ontzettend veel overlast geeft voor de mensen in Amstelveen, Buitenveldert en Amsterdam-zuidoost. Wij gaan haar alleen gebruiken bij heel slechte weersomstandigheden; dan moet zij beschikbaar zijn, zegt men. Dit zal dus in het gebruiksplan tot uitdrukking moeten komen. Slechte weersomstandigheden betekent dat er zoveel zijwind is dat de Kaagbaan noch de Zwanenburgbaan bruikbaar is. Dan moet je recht op de kop van de westenwind landen. Bij die wind, die echt heel fors moet zijn, is de afstand die noodzakelijk is voor de landing of de start, veel geringer dan zonder tegenwind. U kunt zich voorstellen dat bij veel tegenwind de spin-off voor een toestel veel korter

wordt. De huidige langste baan van Nederland, van 3600 meter, is dan dus niet meer noodzakelijk. Onder de huidige omstandigheden vliegen dezelfde zware toestellen op veel kortere banen met een gelijksoortige tegenwind.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wij hebben veelvuldig met westenwind te maken, die nogal eens tamelijk hard is. Die baan zal dan dus toch nog veel gebruikt worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Er is uitgerekend in hoeveel procent van de gevallen dat zal gebeuren. Het is niet te voorkomen, maar de zijwindgevoeligheid neemt tegenwoordig iets af. Het gaat erom dat de wind zo scherp van west komt, dat je niet kunt vliegen op de Zwanenburgbaan, die ongeveer noord-zuid loopt, of op de Kaagbaan, die zuidwest-noordoost loopt. Het moet dus echt scherp west zijn en zoals u weet, is de wind in Nederland overwegend zuidwest.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden verder zo min mogelijk te interrumperen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Van Gijzel nodigt ons wel uit.

Ik heb van de luchtverkeersbegeleiding begrepen dat verkorting van de Buitenveldertbaan helemaal niets uitmaakt. Wat is het voordeel daarvan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het voordeel is dat zij niet gebruikt kan worden voor zware toestellen bij weersomstandigheden die dat niet noodzakelijk maken. Als er bijna geen wind is, kun je die baan van 3600 meter zo gebruiken. Vooral bij de start is een lange afstand nodig. Dan kun je dus de zwaarste toestellen daarvan gebruik laten maken. Dat willen wij niet.

Voorts achten wij de beleidskeuze van het kabinet om voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol uit te gaan van circa 40 miljoen passagiers, een besluit van wezenlijk belang. Derhalve overwegen wij in een latere fase een motie hierover in te dienen.

Op basis van deze keuze acht de fractie van de Partij van de Arbeid het dringend gewenst een nadere oriëntatie van het kabinet te ontvangen op de volgende vraag. Welke beoordeling geeft het kabinet

van de noodzaak om in de toekomst verdere groei van de internationale luchtvaart die in Nederland geaccommodeerd moet worden, mogelijk te maken? Indien het kabinet die mogelijk wil maken, krijg ik graag een antwoord op de vragen waar en op welke wijze. Gelet op de Lelystad-brief merkten wij reeds een gelijksoortig gevoel bij het kabinet op.

Het kabinet heeft in zijn studie over nachtnormering en nachtelijk vliegtuiglawaai zes varianten onderzocht ter verbetering van de nachtnorm. Het stelt hierin het volgende. Uit de studie komt naar voren dat de variant verlenging van de nacht, inclusief het nachtregime, van 23.00 tot 6.00 uur naar 23.00 tot 7.00 uur in de termen van gezondheidskundige effecten relatief de grootste verbetering laat zien. Toch kiest het kabinet voor een introductie van een speciaal regime in het uur tussen 6.00 en 7.00 uur. Het baangebruik, de naderingshoogte en de aan- en uitvliegroutes van het regime zijn gelijk aan het nachtregime. Deze maatregelen gelden, tenzij het uit overwegingen van capaciteit niet meer mogelijk zal zijn.

Mijn fractie acht in dit kader de gezondheidskundige effecten van groter belang dan het eventuele toekomstige, nu nog niet vast te stellen, punctualiteitsprobleem bij de afhandeling van vliegtuigen. Voor de meeste Nederlanders geldt als uitgangspunt dat de nacht acht uur duurt en voor kinderen is dit zelfs nog veel te kort. Om die reden achten wij een wettelijke verankering van een langere nacht gewenst en op grond daarvan ook een overeenkomstige aanpassing van de PKB.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De PvdA-fractie pleit er dus voor om het nachtregime tot 7.00 uur te laten gelden, zonder uitzonderingen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wettelijk: niet alleen het regime, maar ook de norm.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Tegelijkertijd heeft u aan het begin van uw inleiding gezegd dat u de dubbeldoelstelling onderschrijft, als ik het goed begrepen heb. Hoe kunt u nu volhouden dat u de mainportontwikkeling onderschrijft, als u zo'n wezenlijke bres slaat in de concu-

rentiepositie niet alleen van Schiphol maar ook van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, door het nachtregime in Nederland fors te laten afwijken van dat in de omringende landen? Hoe moet het verder met de concurrentiepositie?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is op zichzelf tamelijk simpel, omdat het kabinet zelf in zijn brief aan ons schrijft dat het op dit moment nog geen verstoring van de concurrentiepositie met zich zal brengen en het maar helemaal de vraag is of dat in de toekomst zo zal zijn. Dat is mijn eerste opmerking.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar u gaat toch veel verder dan het kabinet? U wilt een wettelijke verankering voor de hele periode.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In wezen is wat het kabinet zegt: wij willen het regime doorvoeren. Wat wij zeggen, is: wij willen het ook in de wet verankeren. Dat maakt in de praktijk niet zoveel uit op korte termijn; op langere termijn misschien wel. Wat wij ervan zeggen, is dat de gezondheidskundige effecten dan belangrijker zijn, omdat je die nu kunt constateren – die heeft het kabinet ook geconstateerd – en de belemmering voor de mainportfunctie absoluut niet vaststaat.

Daarbij komt nog een ander punt. Zoals u weet, levert de geluidsoverlast tussen 6.00 en 7.00 uur strafpunten op – in de kosten, in de geluidscoutour – te weten 8 punten. Het niet vliegen tussen 6.00 en 7.00 uur respectievelijk het niet verminderd vliegen tussen 6.00 en 7.00 uur biedt een vergrote capaciteit overdag. Dat is ook een voordeel.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat doet niet af aan het feit dat een wettelijke verankering, een slot zoals u dit graag wilt, Schiphol forser dichtdoet. U gaat in feite helemaal niet in, met argumenten, op de vraag wat dit voor de concurrentiepositie betekent: daar waar Schiphol al op een achterstand staat, met beduidend minder nachtvluchten dan omringende luchthavens, en het uur tussen 6.00 en 7.00 uur een wezenlijk piek uur is voor de KLM en dit naar verwachting, met de groei, nog meer zal zijn. In het voorstel van het kabinet zal dit betekenen dat vanwege de capaciteit zeer frequent het dagregime toegepast zal worden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik weet niet waar u die gedachte van de achterstand vandaan haalt. Als je naar de inventarisatie van economische effecten kijkt en naar de onderlinge vergelijking van alle luchthavens op punctualiteit, capaciteit, afhandeling en dat soort zaken, dan blijkt dat Schiphol op alle onderdelen 3 punten scoort, hetgeen betekent: goed. Alleen Charles de Gaulle heeft op één onderdeel, de capaciteit, 4 punten. Daarmee is Schiphol op dit moment, in Europees verband, kwalitatief de beste luchthaven van Europa en misschien wel van de wereld. De achterstand die u noemt, is er niet en deze komt er ook niet, omdat het kabinet zelf in zijn brief betoogt dat het geen economische consequenties op korte termijn zal hebben en het maar helemaal de vraag is of het economische consequenties op langere termijn zal hebben.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Graag hoor ik daar zo direct de visie van de minister van Economische Zaken op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik neem met vreugde kennis van het standpunt van de Partij van de Arbeid, dat zij de nachtnorm met een uur zou willen verlengen en dit wettelijk wil vastleggen. Nu heb ik dit vorig jaar geprobeerd bij de behandeling van de Luchtvaartwet, door een amendement in te dienen, samen met toenmalig collega Tommel. De heer Te Veldhuis knikt bevestigend; hij nam toen ook deel aan dat debat. Wij kregen toen echter niet de steun van de PvdA-fractie. Nu ben ik even op zoek naar de mate van serieuzeheid van dit voorstel, want vroeg of laat moeten dingen vastgelegd worden. Waarom vindt de fractie van de PvdA nu wel wat zij vorig jaar niet vond?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is heel simpel: omdat er verkiezingen tussendoor geweest zijn. Wij vonden dat vorig jaar ook en dat heeft collega De Jong hier ook betoogd. Wij hebben er toen echter voor gekozen om niet een nederlagenstrategie te voeren door, met GroenLinks en D66, te kiezen voor het verlengen van de nachtnorm tot 7.00 uur, hetgeen wij dan niet binnen zouden halen. Wij hebben toen gekozen voor het verlagen van de norm van 27 naar 26, met de

meerderheidssteun van het CDA in dit parlement en ook met de steun destijds van GroenLinks. Als wij toen gekozen hadden voor de verlenging van de nacht zoals ik nu voorstel, hadden wij de steun van het CDA op dat moment niet binnengehaald.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U wilt toch niet zeggen dat pas sinds de verkiezingen volwassenen acht uur slapen tot 7.00 uur en kinderen langer? Die redenering kun je toch niet tot in lengte van jaren volhouden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar ik geloof niet dat diezelfde volwassenen erop zitten te wachten dat wij hier besluiten met meerderheid afstemmen, waarna vervolgens die nacht ook niet langer wordt. Het verschil tussen nu en vorig jaar is dat er verkiezingen tussen gezeten hebben en dat er in dat opzicht misschien een andere parlementaire meerderheid is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb natuurlijk een motie klaar liggen, want ik ga door op dit punt. Ik neem aan dat die ook de steun van D66 zal krijgen...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die motie hebben wij ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wie haar indient, zien we verder wel. Maar er lijkt een meerderheid voor te kunnen ontstaan. U zegt in ieder geval toe dat u zich politiek commiteert aan het wettelijk vastleggen van de uitbreiding van de nachtnorm met een uur?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dank u.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik neem aan, voorzitter, dat dit dan een initiatiefwetsvoorstel zal worden en dat de regering niet met een voorstel komt, want die heeft voor een ander model gekozen. Maar dat nog even daargelaten, de belangrijkste argumentatie van de heer Van Gijzel is de gezondheidsoverweging. Hoe verklaart hij dat, terwijl Nederland een norm heeft van 26 LAeq, de Wereldgezondheidsorganisatie 35 LAeq nog genoeg vindt? Wat vindt hij van het concrete onderzoek dat op dit punt te velde is gedaan bij het

vliegveld Heathrow? Naast mijn vraag over de volksgezondheid, wil ik als tweede punt nog van hem weten of hij ook de economische gevolgen voldoende onderzocht heeft. Wij krijgen bijvoorbeeld van Transavia door dat men zo'n 20 tot 25 mln. per jaar aan omzetsdaling verwacht. Dat betekent de helft van hun winstverwachting. Daarmee wordt wel degelijke de mainportgedachte aangetast. En de KLM zegt dat als dit gaat gebeuren, de gevolgen voor hen desastreus zijn – dat woord, desastreus, gebruiken zij in een stuk dat aan ons gezonden is – vanwege allerlei internationale bloktijden. Mijn derde en laatste punt, voorzitter, betreft de milieuoverwegingen. Ga je niet gespreid, ook over de periode van 6.00 tot 7.00 uur, vliegen dan krijg je waarschijnlijk direct vanaf en kort voor 7.00 uur en kort voor 23.00 uur een congestie in de lucht. Dat zou wel eens kunnen betekenen dat de PvdA daarmee een congestie in de lucht van rondzwevende vliegtuigen veroorzaakt, wat natuurlijk bepaald niet goed is voor het milieu. Heeft de heer Van Gijzel dat in al zijn overwegingen mede betrokken? En als dat niet gebeurd is, zou hij dat dan alsnog willen doen voordat hij met concrete voorstellen komt? Ik heb namelijk niet de indruk dat alles echt voldoende doordacht is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn antwoord hierop is tweeledig.

1. Het kabinet komt met een regime dat ongeveer hetzelfde effect heeft, maar het legt het alleen niet wettelijk vast. Daarop hebben de luchtvaartmaatschappijen, ook Transavia en ook Martinair, positief gereageerd omdat het hun op termijn niet bindt. Het is dus absoluut uitgesloten dat dit op korte termijn desastreus is. De tekst die het kabinet aan ons heeft voorgelegd in de begeleidende brief over het onderzoek, gaat helemaal niet uit van desastreuze economische ontwikkelingen.

2. In de internationale luchtvaart zien wij dat in verscheidene landen op dit moment een nachtslot gegenereerd wordt. In Japan is bijvoorbeeld een aantal grote luchthavens, onder andere die van Tokio, gedurende de nacht gesloten. Als wij er achteraan blijven hobbelen, hebben we straks de enige luchthaven die 's nachts open is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): U heeft het over Tokio, maar wij hebben het over de concurrentiepositie van Schiphol. U weet toch ook dat Frankfurt 's nachts open is, dat Heathrow open is, dat Charles de Gaulle open is, dat Brussel open is? Daar moet Schiphol toch mee concurreren en niet met Tokio?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij is luchtvaart tamelijk internationaal. En Frankfurt is 's nachts open voor Lufthansa en niet voor de rest en het is maar de vraag of je dat kunt handhaven. Maar hier is het volgende fundamentele element aan de orde. Ik heb het tot nu toe niet in mijn betoog naar voren gebracht, maar nu u erover begint, breng ik het ook naar voren. Als wij internationale concurrentie-overwegingen constant doorslaggevend laten zijn in onze eigen beoordeling, dan houden wij elkaar, internationaal gesproken, in een klem waarvoor nooit een oplossing is. We gaan dan, of het nu om het nachtvliegen gaat of de groei van de luchtvaart of de groei van de automobiliteit of wat dan ook, Europese of internationale vluchttheuvels opwerpen. Geen rekeningrijden anders dan in Europees verband, geen benzineaccijns anders dan in Europees verband en in dit geval kerosine- of BTW-accijns alleen maar in Europees verband of in internationaal verband. Wij maken van internationale en Europese verbanden vluchttheuvels om zelf weg te lopen voor heel negatieve gevolgen. Maar wij moeten proberen een doorbraak te forceren. Als wij iedere keer achterover blijven leunen, dan zal Frankfurt weer kunnen redeneren dat Amsterdam vanaf 6.00 uur open is zodat Frankfurt ook niet kan sluiten. Zo houden wij elkaar in een prisoner's dilemma dat uiteindelijk voor iedereen nadelig zal zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat ik het daar absoluut niet mee eens ben. Maar de heer Van Gijzel is nog niet ingegaan op mijn bestrijding van zijn argumenten dat het op basis van volksgezondheidsaspecten moet gebeuren. Hij heeft niet het rapport genoemd dat op grond van onderzoek te velde is uitgebracht over de slaapstoornissen in Heathrow, waaruit het tegendeel blijkt van wat de heer Van Gijzel hier naar voren brengt. Bovendien gaat de Wereldgezondheidsorganisatie uit

van een norm die bijna 50% hoger ligt. Dus waar baseert hij nu zijn argumenten op?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op het kabinet. Ik vind het prima dat u die rapporten aanhaalt. Er zijn meerdere rapporten verschenen. Die krijgen wij ook iedere keer toegestuurd vanuit Schiphol, dus die ken ik heus wel. Dat rapport is inmiddels anderhalf jaar oud.

Het kabinet heeft al die rapporten gewogen. Uit de zes varianten die gekozen zouden kunnen worden, en die in de notitie staan beschreven, kiest het kabinet voor deze oplossing, omdat die vanuit gezondheidskundig opzicht de grootste rendementen oplevert. Dat is de reden geweest waarom ik niet vraag om een verandering van de middelingstermijn en waarom ik niet vraag om een verlaging van de norm, maar waarom ik vraag om een uurtje langer voor de nacht.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De heer Van Gijzel zegt eigenlijk dat Nederland op dit punt maar eens een beetje voorop moet lopen en zich niet moet storen aan de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens. Hij noemt daarbij Japan als voorbeeld: het vliegveld van Tokio, Narita, kan vanaf 23.00 uur de gehele nacht gesloten zijn. De heer Van Gijzel vraagt waarom dat bij ons niet zou kunnen.

Maar gaat de heer Van Gijzel dan niet compleet voorbij aan het feit dat Japan wat dit betreft een zekere monopoliepositie heeft? Iedere luchtvaartmaatschappij moet op Japan vliegen, maar internationale luchtvaartmaatschappijen behoeven helemaal niet op Schiphol te vliegen. Die hebben een rijke keuze aan andere luchthavens in Europa en zullen dus die luchthavens kiezen die hun het beste uitkomen.

De heer Van Gijzel zei nu wel dat wij internationaal geen vluchtheuvels moeten opwerpen, maar is hij niet van mening dat de zeer open internationale economie die Nederland nu eenmaal heeft en de grote afhankelijkheid van werkgelegenheid gebaseerd op wat wij in het buitenland verkopen – daar behoort de luchtvaart ook bij – ons juist verplichten om op dat punt wel terughoudend te zijn, op straffe van verlies van veel werkgelegenheid?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met dat

laatste komt het kabinet in de stukken niet naar voren. Daarom kiest het kabinet dus ook voor een nachtregime, conform de wettelijke nachtregeling die er nu is. Alleen legt het kabinet het niet in een wet was. De economische effecten haal ik niet uit de stukken van het kabinet.

Mevrouw Van Rooy kan wel wijzen op de monopoliepositie van de luchtvaart in Japan, maar wat voor mij belangrijk is, is te kijken wie er op de grond zitten. Waarom denkt zij dat het vliegveld van Tokio 's nachts zo lang dicht is? Dat is in verband met de gezondheidkundige effecten. Want als dat niet het geval zou zijn, zouden die Japanners wel helemaal een gaatje in hun hoofd hebben om het vliegveld zo lang te sluiten. Dan zouden ze gewoon willen vliegen, ook in Japan. Maar ze gooien het vliegveld 's nachts juist om die gezondheidkundige redenen dicht. En Japanners zijn niet echt fundamenteel andere mensen dan Nederlanders op het punt van slaapbehoeften.

Ik wil niet voorop lopen, maar ik wil ook niet achteraan hangen. Je dreigt dat wel te doen als het elders in de wereld de luchthavens 's nachts wel worden gesloten, terwijl jij tot het laatst toe je eigen luchthaven open houdt.

Met betrekking tot de geluidshinder overdag en de daarvoor gehanteerde norm van 10.000 woningen binnen de 35 Ke, heeft mijn fractie overwogen dat alleen al door verdere toekomstige ontwikkelingen op het gebied van navigatie (antwoord vraag 68) en door de introductie van superjumbo's (antwoord vraag 65) respectievelijk 10% en 5% belastingreductie binnen de 35 Ke kan plaatsvinden. Daarmee komt de nu berekende 10.900 voor het 5P-stelsel respectievelijk op 9810 en gecumuleerd op 9320 woningen binnen de 35 Ke. Mede in dit perspectief en om reden van het eerder aangegevene achten wij een omzettingprocedure waarbij deze grens wordt opgetrokken tot 12.600 ongewenst. Wij overwegen op dat punt met een motie te komen.

Met betrekking tot het handhavingsregime achten wij de voorstellen van het kabinet een aanzienlijke vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Toch zouden wij graag een reactie van het kabinet ontvangen op de brief van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 9 juni 1995 met betrekking tot het

handhavingsinstrument. Mijn fractie hecht zeer aan een onafhankelijk toezichtorgaan en legt daarom op dit onderdeel waarschijnlijk in een latere fase een motie aan de Kamer voor, waarbij wij zouden willen voorstellen om het onafhankelijke toezichtorgaan onder te brengen bij het ministerie van VROM. Graag het oordeel van het kabinet.

Reeds in 1990 bij het Plan van aanpak Schiphol en later bij de startnotitie MER heeft mijn fractie aangegeven grote problemen te zien bij de landzijdige ontsluiting. Dat signaal werd toen niet opgepakt, "helaas" zou ik nu zeggen, want daarmee hebben wij vijf kostbare jaren laten verlopen. Hetzelfde geldt voor het losknippen van de Westrandweg en de Verlengde Westrandweg van de Coentunnel. De PvdA-fractie heeft daar in het verleden meermalen om gevraagd. Nu komt de minister met deze gedachte. Dat is goed, maar het blijft jammer van de verloren tijd. Telkenmale vraag ik mij af wat er zou zijn gebeurd als wij als Kamer, inclusief de PvdA-fractie, niet geknokt zouden hebben voor een onafhankelijk onderzoek in het kader van de PKB, met name op het punt van de bereikbaarheid. Waren wij dan blind geweest voor de zwakke plekken die van cruciaal belang zijn in deze PKB? Van het kabinet hoor ik graag langs welke lijn het denkt de bereikbaarheid van de luchthaven te waarborgen. Dit geldt zowel de projecten als de financiën. Welke congestie acht het kabinet voor de toekomst acceptabel? Welke instrumenten zullen wanneer worden gebruikt ter beïnvloeding van de mobiliteit en het verschuiven van de modal split? Afhankelijk van de antwoorden zal mijn fractie zich bezinnen op aanvullende voorstellen.

In directe relatie met de automobilititeit dient de luchtverontreiniging bezien te worden. Het kabinet heeft ingezet op een standstill van de totale luchtverontreiniging. De extra uitstoot door toename van het aantal vliegtuigen zal gecompenseerd moeten worden door afname van de uitstoot door auto's in het gebied.

De heer **Van Dijke** (RPF): Betekent dit dat u de realisatie van de uitbreiding van Schiphol koppelt aan de realisatie van de HSL? Mag het één beslist niet zonder het ander?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op

zichzelf hebben wij dat altijd gevonden. In de PKB zit een koppeling tussen een groei naar circa 40 miljoen luchtpassagiers aan de ene kant en 5 miljoen passagiers via de HSL aan de andere kant. In de procedure wordt het echter niet gezamenlijk behandeld. De PKB voor de HSL loopt langs een andere lijn. De heer Van Dijke kan ervan overtuigd zijn dat wij onze politieke steun aan de aanleg van de HSL zullen geven.

De heer **Van Dijke** (RPF): Daar was ik ook niet bang voor. Het gaat mij meer om het volgende. Moet de realisatie van de HSL voor u zo concreet op tafel liggen dat wij er zeker van kunnen zijn dat zij er binnen een afzienbare tijd komt, voordat u akkoord kunt gaan met de uitbreiding van Schiphol?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De uitbreiding tot 40 miljoen passagiers, die in de PKB staat, kan los van de HSL gerealiseerd worden. Als de HSL er niet komt, kom je op een later moment veel sterker in de problemen. Op basis van de ijkpunten heeft het kabinet aangegeven dat dan aanvullende maatregelen getroffen moeten worden, hetzij op het gebied van het milieu, hetzij door het niet genereren van luchtverkeer. Dat is de lijn van het kabinet zelf.

Op basis van het Oranjewoud-rapport is voor het eerst aangetoond dat een dergelijke verwachting verre van realistisch is. De in de plannen geprognoseerde groei van de automobiliteit zal drie maal hoger uitvallen. Naast effecten op de bereikbaarheid, stelt Oranjewoud dat ook de leefbaarheid daarmee onder druk kan komen te staan. Het antwoord op vraag 132 meldt daarop het volgende.

De in de PKB geformuleerde standstill-doelstelling voor lokale luchtverontreiniging komt niet in gevaar doordat het wegverkeer thans meer groeit dan in het SVV 2 werd voorzien. De doelstelling voor de 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 werd voorzien.

De luchtvaart verdubbelt. De groei van de automobiliteit verdrievoudigt. En toch blijft de kwaliteit van de lucht gelijk. Ik zou daarvan van het

kabinet graag een nadere uitleg krijgen.

Graag zou ik ook een reactie ontvangen op de ongerustheid die geuit is door de Raad voor het milieubeheer. Waar het om gaat – ik citeer – is dat er voldoende evenwicht blijft tussen de verschillende vestigingsplaatsfactoren en dat daarbij de verbeterde bereikbaarheid door de lucht niet gepaard gaat met een verminderde bereikbaarheid over land en een verminderde omgevingskwaliteit voor wonen en werken. De raad is er niet gerust op dat het evenwicht bij de huidige plannen voldoende in beeld is, laat staan gewaarborgd. Hij neemt daarbij als illustratie de publikatie van een artikel in ESB van 17 mei jl., onder de titel "De vlucht uit de Randstad".

Een serieus omgaan met de dubbeldoelstelling houdt in dat het opzetten van een goed monitoring-systeem essentieel is. Vervolgens zal op diverse momenten het proces van ontwikkeling en uitbreiding van Schiphol gezien moeten worden. Bekeken zal moeten worden of compensatie in andere sectoren voldoende is om de dubbel-doelstelling te bereiken. De Raad voor het milieubeheer zegt daarover: ook zal voor een zodanige gefaseerde ontwikkeling van Schiphol moeten worden gekozen, dat omkeerbaarheid mogelijk blijft. Graag een reactie.

Ik kom op het belasten van de luchtvaart. Om de ongebreidelde groei in de luchtvaart af te remmen, met name continentaal, mede in relatie tot de substitutie van de HSL, dient fors ingezet te worden op accijns op kerosine en BTW op tickets. Onderzocht dient te worden of op korte termijn, zonder wijziging van het Verdrag van Chicago, in Europese landen tot accijnsheffing kan worden gekomen. BTW is het eenvoudigst te realiseren, maar heeft het minste effect in verband met de BTW-teruggaaf voor zakelijke vluchten. Er is tot nu toe al veel over gezegd. Zijn er reële mogelijkheden om hiertoe te komen? De antwoorden die wij hebben ontvangen, maken mij niet geruster. Wij hebben tot nu toe 140 internationale verdragen gesloten. 140 maal hebben wij in die verdragen afgesproken geen accijns op de kerosine te heffen. Hoe zit dat met eventueel nieuw af te sluiten verdragen? Welke bepaling nemen wij daar dan in op?

Mijnheer de voorzitter! Ik ben begonnen met: is the sky the limit", ofwel zijn er grenzen aan de groei van de luchtvaart? Wij leven met zo'n 450 mensen per vierkante kilometer; in de Randstad is dat aantal zelfs veel hoger. Om met zoveel mensen bij elkaar te leven, wordt een grote inspanning gevraagd op het gebied van de ordening. Door die ordening is het mogelijk, aan het streven van een grote mate van individuele vrijheid bij de inrichting van onze samenleving gestalte te geven. Mobiliteit, de mogelijkheid zich te verplaatsen, ook via de lucht, is een wezenlijk onderdeel van die vrijheid. Door de economische ontwikkeling en de daarmee samenhangende groeiende welvaart is de mobiliteit in de afgelopen tien jaar in algemene zin met zo'n 40% toegenomen. Daarbinnen kent de luchtvaart nog een veel sterkere groei. Toch moet het voor een ieder duidelijk zijn dat een onbeperkte groei van de mobiliteit in de toekomst onmogelijk in dezelfde mate kan worden voortgezet. De vrijheid die dan nagejaagd zou worden, zou de vrijheid en de individuele ontplooiing van mensen op andere terreinen ernstig kunnen belemmeren. Het zou leiden tot een onevenwichtige verhouding van het ruimtebeslag tussen de verschillende maatschappelijke functies, tot een ecologisch niet te dragen aanslag op ons milieu. Aan alle oplossingen die te bedenken zijn, hoe mooi en creatief ook, kleven nadelen. Oplossingen zonder pijn zijn in de ogen van mijn fractie niet voorhanden. Kortom, er zullen keuzen moeten worden gemaakt waarbij zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de verschillende belangen die hierbij een rol spelen, zonder daarbij overigens de illusie te hebben dat iedereen daarin volledig zijn deel kan krijgen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Eindelijk, na ruim acht jaar voorbereiding, is dan nu de finale fase bereikt van de besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol. Er zijn veel onderzoeken, studies en rapporten gemaakt die allemaal hun nut hebben. De CDA-fractie meent dat wij ons niet op die rapporten, die soms een absolute betekenis lijken te krijgen, moeten blindstaren. Wij mogen ons zeker niet achter die rapporten verschuilen. Nu is de politiek aan zet

om een eigen duidelijke afweging te maken. Het gaat erom duidelijkheid en zekerheid te creëren, in de eerste plaats voor de burgers in de regio Schiphol maar evenzeer voor de bedrijven en de bestuurders.

De vraag of uitbreiding van Schiphol nodig is, is voor de CDA-fractie een retorische vraag. Met hoge werkloosheid in ons land moeten wij ons richten op een versterking van de economische structuur. Die zal met name moeten worden gericht op die sectoren waar Nederland internationaal sterk in is, waar wij mondiaal echt meekunnen. Dat is de distributie- en de transportsector. De wezenlijke vraag waar het om gaat, is: hoe moet Schiphol uitbreiden en hoe ver mag Schiphol groeien? Op die vraag is in feite het antwoord gegeven via de dubbel-doelstelling door te streven naar een bescheiden mainportontwikkeling en tegelijk waarborgen te bieden voor een verbetering van het leefmilieu nu en vooral op termijn. Het moge duidelijk zijn dat de CDA-fractie deze dubbele pijler waarop de PKB stoelt, ondersteunt.

Hoe ver mag Schiphol groeien? Die groei wordt in de visie van de CDA-fractie begrensd door de milieuparameters. Het zijn deze parameters, stabilisering als het gaat om stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en verbetering ten aanzien van de geluidshinder, die de grenzen aan de groei stellen en niet het aantal passagiers. In dit opzicht moet ik het kabinet een compliment geven. De PKB deel 3, die voor het overgrote deel spoort met de PKB deel 1, is op dit punt een verbetering, omdat de grens van 40 miljoen passagiers in deel 3 niet meer als een beslissing van wezenlijk belang is opgenomen, ook al leek de toelichting van de bewindslieden iets anders te suggereren.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De toename van het vliegverkeer in de komende jaren, die in de PKB wordt voorzien, zal niet leiden tot het schoner worden van de lucht. Integendeel. De resultaten die anderen boeken, worden door Schiphol ruimschoots weer ingevuld. Hoe komt mevrouw Van Rooy er dan bij dat deze parameter voor haar deugdelijk is?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik verschil met u van mening dat dit tot een verslechtering leidt. Juist de

richtlijnen IMER geven aan dat een lokale luchtverontreiniging rondom Schiphol gestabiliseerd kan worden. Daarbij is bovendien uitgegaan van de huidige technologieën. Ik wees er zojuist al op dat het onderzoek bij de vliegtuigindustrie er met name op gericht is om tot zuiniger motoren te komen, om de emissies te verminderen. De verwachting is ook dat die vermindering in de komende jaren substantieel zal zijn.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wat dan weer ingevuld zal worden door een toename van het gebruik. U voelt wel aan dat de luchtkwaliteit niet verbetert. Wanneer het ijkpunt in 1990 ligt zal er wel een stabilisatie optreden, maar u voelt toch wel aan dat wij naar een verbetering toe moeten in plaats van naar een stabilisatie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ga uit van de PKB, waarin gesproken wordt van een stabilisatie. Ik wijs er ook op dat bij de emissies met name het mondiale effect belangrijk is en dat vermindering van de groei op Schiphol op dat punt geen bijdrage levert. Passagiers zullen dan vanaf Londen, Brussel of Frankfurt vliegen, waarmee dezelfde bijdrage aan de luchtverontreiniging geleverd wordt. De krachten moeten er dus op gericht zijn om met name de technologische ontwikkeling te bevorderen, zodat die emissie-uitstoot wereldwijd kan worden teruggebracht.

De heer **Van Dijke** (RPF): De CDA-fractie blijft dus geloven in de technologie die al zo veel falen te zien heeft gegeven, dat wij ten aanzien daarvan niet zulke hooggespannen verwachtingen mogen hebben.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij geloven niet alleen in de technologie, maar wij hebben wel een belangrijk vertrouwen in de mogelijkheden van de mens om op het terrein van de technologie belangrijke verbeteringen voor het milieu te realiseren, zoals de afgelopen jaren ook te zien is geweest.

De heer **Van Dijke** (RPF): Een laatste vraag van mijn kant...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Dijke, wij moeten proberen de interrupties zoveel mogelijk te beperken. U bent

al regelmatig aan het woord geweest. Ik geef het woord aan de heer Van Gijzel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan mevrouw Van Rooy uitleggen hoe zij denkt de bereikbaarheid van Schiphol te kwantificeren? Hoe denkt zij in dit kader over het ruimtebeslag van de terminals, het afhandelen van het aantal passagiers? Misschien is het logisch om een en ander te baseren op het aantal vliegbewegingen, want daarmee wordt onder andere gerelateerd aan geluidsoverlast en dergelijke. Is haar bekend dat zowel in de inventarisatie economische effecten als later in de berekeningen die het kabinet gemaakt heeft er sprake is van één rekenmodel? Daarbij wordt het aantal passagiers met een factor vermenigvuldigd en dat levert een aantal vliegbewegingen op. Het is dus wat vreemd om te zeggen dat de passagiersnorm niet deugt, terwijl die vliegbewegingsnorm wel zou deugen. Zij staan namelijk lineair met elkaar in verband in het gehanteerde rekenmodel.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Precies om die reden heb ik aan het begin van mijn inleiding gezegd dat alle onderzoeken die op tafel liggen enigszins gerelativeerd moeten worden. Ik ben het helemaal met u eens: het gaat om scenario's, modellen, en wat je erin stopt, komt eruit. Daarom zijn vooral de feitelijke criteria – stabilisatie op stank, emissies en veiligheid – wezenlijk. Dat moet straks in de praktijk gerealiseerd worden en wat er in de modellen staat is minder belangrijk. Het zijn harde criteria.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom denkt u dat er überhaupt groei komt op Schiphol? Dat staat wel in een rapport, maar wat leveren die rapporten op? Daarin wordt vijftien à twintig jaar vooruitgekeken. Daar gaat u toch ook zomaar van uit. Daar wordt ons investeringsprogramma op gebaseerd. Wij moeten met elkaar proberen op basis van de rapporten een zo helder mogelijk beeld van de toekomst te krijgen. U moet daar niet selectief in winkelen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik winkel daar allerm minst selectief in. Ik relatieveer alleen, zoals u dat overigens ook doet, het belang van modellen en scenario's. Waarom

kiezen wij voor de groei van Schiphol? De ervaring in verschillende landen in de afgelopen jaren heeft heel duidelijk laten zien dat voor een zo internationaal georiënteerde economie als de Nederlandse de luchtvaartsector en de distributiesector van wezenlijk belang zijn. Helaas verkeren wij niet in de luxe situatie waarin wij het wat kalmer aan kunnen doen wat dat betreft, omdat de werkgelegenheid dan wel automatisch elders zal ontstaan. Uw partij maakt toch deel uit van het kabinet dat voor "werk, werk, werk" kiest?

Voorzitter! Hoe moet Schiphol uitgebreid worden? In tegenstelling tot de PvdA-fractie heeft het CDA op dit punt een heel duidelijke keuze. Wij kiezen voor de parallelle vijfde baan. Wij hebben de keuze pas gemaakt toen alle rapporten op tafel lagen. Met name het rapport over Haarlemmermeer en het rapport van de Kamer geven naar onze mening geen wezenlijke nieuwe feiten die zouden pleiten voor een keuze voor 5G. Als het gaat om de geluidsoverlast scoort 5P duidelijk het beste. De variant van Oranjewoud om via geknikt aanvliegen in de buurt van de resultaten van 5P te komen, achten wij niet realistisch omdat geenszins vaststaat dat binnen afzienbare tijd het MLS-systeem ook daadwerkelijk voor 100% gebruikt zal kunnen worden. Dan moet je met twee systemen naast elkaar gaan werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op basis waarvan komt u tot de conclusie dat 5P beter scoort dan 5G op het punt van geluidshinder?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik kom tot die conclusie op basis van bladzijde 38 van het rapport van Oranjewoud. Voorts relativeer ik die cijfers ook nog eens, omdat daarbij in aanmerking wordt genomen dat er geknikt aangevlogen wordt. Ik vind daarvoor geen solide onderbouwing in het rapport.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat snap ik. Desalniettemin hebben wij op basis van het rapport van Oranjewoud aanvullende berekeningen van het kabinet gevraagd. Dat zijn dus de meest actuele berekeningen. Daaruit blijkt dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke 54.932 zal zijn. Het kabinet rondt dat overigens af naar 54.000. Dat is dus zo'n 1000

minder. Bij 5G zal het echter zo'n 52.200 zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Noemt u ook even de cijfers voor de 35 Ke-zone!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat heb ik uitgelegd. 35 Ke is helemaal geen norm voor geluidsoverlast. Dat is een norm waarin geluidsoverlast gekoppeld wordt aan de mogelijkheden om te vliegen. Naarmate dat getal hoger is, heb je dus minder mogelijkheden om te vliegen maar zal de geluidsoverlast evenredig afnemen. Volgens de PKB deel 3 staan bij 5G 14.000 woningen binnen de 35 Ke-zone. Schiphol kan daar niet aan de norm voldoen. Dat mag dus niet, men moet dus terug. Dat betekent dat het aantal gehinderden evenredig zal afnemen. Dus hoe hoger dat cijfer, hoe gunstiger voor de mensen op de grond en hoe slechter voor de luchtvaart.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik handhaaf mijn conclusie dat ten aanzien van de geluidsoverlast 5P de beste resultaten oplevert. Dat geldt ook voor de capaciteit. Weliswaar voldoet 5G aan de norm van de MER, maar dat is een gemiddelde over een jaar. Bij een mainport gaat het er nu juist om, ook tijdens de piekuren of als het slecht weer is, met name in de wintermaanden, de volledige capaciteit te kunnen bieden. Dat wil zeggen dat er zo min mogelijk vertragingen optreden. Op dat punt is 5P aanzienlijk beter dan 5G. De extra kosten zijn ook nog een argument. Al met al is er voldoende reden om voor 5P te blijven kiezen.

Voorzitter! Kan Schiphol echt uitgroeien tot een mainport?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt mevrouw Van Rooy het niet juist een nadeel dat 5P, de vijfde parallelle baan, ruimer voldoet aan een aantal mainportcriteria? Zeker als die 40 miljoen niet als harde grens in de PKB wordt opgenomen, zal straks natuurlijk een geweldige druk ontstaan om door dat plafond heen te schieten en die mainportcriteria maximaal te gebruiken.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wat de CDA-fractie betreft, zijn de milieucriteria dusdanig hard dat het doorschieten naar die 60 miljoen,

waar de heer Van Gijzel over sprak, een complete illusie is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar als dat het geval is, kunt u dit argument ook niet gebruiken. Het is van tweeën één. Of zij voldoen wat de capaciteit en de punctualiteit betreft, beide aan de mainportcriteria. Dan is het onderlinge verschil dus verwaarloosbaar en geen argument. Als het wel een argument is, en dat was in uw redenering het geval, dan is het een contra-argument, omdat de milieugrenzen straks onder druk komen te staan vanwege de ruimere rek die er in de vijfde parallelle baan zit met betrekking tot die mainportcriteria.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Daar ben ik het niet mee eens. Ook om het doel van een bescheiden mainport te bereiken, is het essentieel om aan het punctualiteitsvereiste te voldoen. Als op dat punt 5P beter scoort dan 5G, is dat dus vanuit de gedachte dat Schiphol uitgroeit tot een bescheiden mainport.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U wilt de ruimte die de vijfde parallelle baan biedt ten opzichte van de vijfde gedraaide baan als het gaat om de mainportcriteria, dus gebruiken om die bescheiden mainport nog eens te laten uitgroeien tot een iets minder bescheiden mainport?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nee, ook voor een bescheiden mainport is het essentieel om tijdens piekuren te kunnen voldoen aan de punctualiteits-eis. Juist tijdens die uren heb je die ruime capaciteit nodig ingeval van slecht weer, zoals zich dat in de wintermaanden veel voordoet. Daarom is de ruime capaciteit nodig die 5P biedt, ook voor de bescheiden mainport die Schiphol alleen maar zal kunnen zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan bent u tot nu toe de enige deskundige die de stelling hanteert dat de vijfde gedraaide baan niet voldoet aan de mainportcriteria met betrekking tot punctualiteit en capaciteit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U bent toch ook bij het werkbezoek aan Schiphol geweest? Toen is ons dat punt heel duidelijk uiteengezet. Misschien was u toen even weg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb het over deskundigheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waaruit blijkt dat de vijfde gedraaide baan niet voldoet op het punt van de punctualiteit?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De punctualiteit is gemiddeld weergegeven in het rapport van Oranjewoud. U moet een onderscheid maken tussen de punctualiteit op de baan en de punctualiteit bij de totale afhandeling. Als het gaat om de punctualiteit in het baangebruik scoort 5P beduidend beter. Het risico van vertraging bij 5G is ruim 12,5% en bij 5P 2,5%. Ik kan het niet anders uitleggen dan dat 5P op dat punt dus veel beter scoort.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het om gaat is of beide op punctualiteit aan de mainportnorm voldoen. Wij krijgen hier zo een wat rare discussie. Voor beide moet je tot de conclusie komen dat zij op dat punt voldoen. Door Schiphol zelf wordt dat gerelateerd aan het dertigste piek uur. Schiphol heeft tijdens de bijeenkomst keurig netjes uitgerekend dat daar de capaciteit en punctualiteit op afgestemd moet worden. De 5G-variant voldoet volstrekt aan het dertigste piek uur, tot en met 43 miljoen passagiers. Daarboven niet meer. Dat is ook de reden waarom Schiphol zegt bar weinig voor 5G te voelen. Die baan biedt immers geen duurzaam perspectief bij doorgroei voor de punctualiteit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ben het niet met u eens. U gaat voorbij aan de bijzondere situatie in de wintermaanden en het slechte weer. Op dat punt scoort 5G eenvoudigweg minder goed. Er moet dan gebruik worden gemaakt van het kleine baantje 22. Dat zal meer overlast opleveren voor Amsterdam-zuid. Dat zijn allemaal elementen die mede een pleidooi zijn om vast te houden aan 5P.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de schriftelijke vragen hebben wij gevraagd wanneer het dertigste piek uur valt. Tot nu toe valt die altijd in de maanden juni, juli of augustus. Het kabinet heeft gezegd daar geen statistieken over te hebben. Dat is toch typisch? Schiphol immers vindt het dertigste piek uur het meest

relevante gegeven voor de bepaling van de capaciteit. Het dertigste piek uur valt dus nooit in de winter. Het is daarom raar om winteromstandigheden los te laten op de capaciteitsbepaling. Als je dat wel doet, scoort de baan inderdaad slechter. Het is dan ook onzin.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij vallen in een herhaling van zetten.

Ik ga verder met de vraag of Schiphol inderdaad kan uitgroeien tot een mainport. De grenzen die de milieucriteria stellen zijn hard en laten buitengewoon weinig speling toe. Er is reeds buitengewoon veel ingeleverd op de mainportdoelstelling, en terecht, vanwege de zware belangen van het milieu en de omwonenden rond Schiphol. De oorspronkelijke doelstelling in PASO, om uit te groeien tot circa 50 miljoen passagiers, moest vallen omdat het niet haalbaar bleek binnen de milieucriteria, terwijl ten aanzien van het maximaal aantal woningen in de 35 Ke-zone volgens de meest recente berekeningen een geringe uitbreiding plaatsvindt van 10.000 naar 10.900 woningen. De mainport levert dus in en wat de CDA-fractie betreft terecht, vanwege het evenwicht in de dubbeldoelstelling.

Dit alles neemt niet weg dat de groei substantieel is op dit moment. Het kabinet gaat uit van 3,1% groei, terwijl de ACI working group van de Europese luchthavens voor Schiphol in de periode 1993-2003 uitgaat van ruim 5%. Waarom dat verschil? Vindt men dit geen betrouwbare cijfers? Naar onze mening is dit een terechte reden om te anticiperen op de situatie die zal ontstaan als de grenzen van de groei in Schiphol bereikt zijn. Hoe dan verder? Het kabinet wil deze discussie het volgende jaar voeren op basis van een notitie. Wij vinden dat een wijze aanpak. Het heeft geen zin die discussie nu te voeren, zonder dat je daar enige bouwsteen voor hebt. Wij gaan ervan uit dat in de nota in ieder geval de ruimtelijke-ordeningsaspecten aan de orde zullen komen, de kosten, niet alleen voor het Rijk maar ook voor de luchtvaartmaatschappijen, zowel de commerciële als de operationele kosten en de vragen wat de milieu-effecten zijn en hoe het kabinet het draagvlak bij de bevolking inschat. Lelystad, Markerwaard, kustlocaties, er zijn een heleboel opties en wij willen

daarover discussiëren op basis van stukken. Deze zomer komt de lang verwachte nota RELUS. In dat kader kunnen wij spreken over de relatie met de regionale luchthavens. Ik ga ervan uit dat deze nota meer is dan alleen maar een nota over de financiële relatie tussen het Rijk en de regionale luchthavens. In die nota moet worden aangegeven – de minister heeft dat in haar vorige functie altijd ondersteund – wat de toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens is.

Voorzitter! Wat de concurrentiepositie betreft, is de CDA-fractie van oordeel dat de grens ter zake van extra kosten voor Schiphol of de luchtvaartmaatschappijen bereikt is.

Er zijn veel rapporten verschenen over de werkgelegenheid. Voor de CDA-fractie blijft overeind dat Schiphol het best denkbare banenplan is. Met name de indirecte werkgelegenheid vanuit Schiphol is buitengewoon milieuvriendelijk. Ik denk aan de vestiging van buitenlandse bedrijven in de dienstensector, hoofdkantoren, hotel- en congreswezen en toerisme. Dat zijn de bedrijfstakken die profiteren van de groei van Schiphol.

Voorzitter! Er zijn voldoende milieucriteria om de duurzame ontwikkeling en een verbetering van het leefklimaat tot stand te brengen. Terecht is de groei van Schiphol geconditioneerd door een ambitieuze milieudoelstelling. Ondanks de groei kan toch een verbetering van het leefklimaat gerealiseerd worden. Geen enkele andere vergelijkbare luchthaven in Europa is aan dergelijke harde milieuvorwaarden gebonden die een begrenzing aan de expansie stellen. Als het gaat over de geluidsoverlast, ging zowel de PKB deel 1 als de PKB deel 3 ervan uit dat bij een vijf-banenstelsel 10.000 woningen in de 35 Ke-zone niet haalbaar zouden zijn. Vandaar een gereserveerde geluidszone op basis van 12.600 woningen. Inmiddels blijkt uit de meest recente cijfers dat de contour ter zake van die 12.600 niet meer klopt. Er is sprake van een andere contour waarbinnen 10.900 woningen liggen. De CDA-fractie stelt voor meteen de definitieve geluidszone vast stellen voor 10.900 woningen. Voor 900 woningen moet geen ingewikkelde PKB-procedure worden toegepast. Dat is totaal buiten proportie als het gaat om een bescheiden groei van 900 woningen. Via het gebruiksplan zal zo lang

mogelijk eraan gewerkt moeten worden dat de feitelijke vlieg-bewegingen binnen de contour van die 10.000 woningen blijven.

Voorzitter! Ik kom over de vrijwaringszone te spreken. Ik neem aan dat die anders getekende contour ter zake van die 10.900 woningen ook enig effect zal hebben op de vrijwaringszone. Is dat juist en, zo ja, hoe krijgt die dan vorm? Vanwege het leefklimaat is het zeer gewenst dat er een ruime vrijwaringszone is en dat die ook gehandhaafd kan worden. Is het niet wenselijk om die vrijwaringszone een juridische status in de Wet ruimtelijke ordening te geven? Wij vertrouwen erop dat de minister indien nodig een aanwijzing zal geven. De PKB geldt voor een langere periode. Het lijkt ons wezenlijk dat er voldoende garanties zijn, dat binnen die vrijwaringszone niet gebouwd kan worden. Ik wil hierop één uitzondering maken. Aalsmeer heeft veel van Schiphol te lijden. Het is ongewenst dat de vrijwaringscontour door een deel van het centrum van Aalsmeer loopt. Het gaat erom dat geen nieuwe woningbouwlocatie in de buurt van Schiphol ontstaat. In het centrum van Aalsmeer moet het mogelijk blijven te renoveren en woningen te herbouwen. Naar ik verneem heeft het ook te maken met de veiligheidscontour die daar vanwege de koppeling aan de geluidszone veel ruimer is dan vanwege de feitelijke veiligheidsgrens van 10^{-6} nodig zou zijn.

Het kabinet brengt terecht geen wijziging aan in de nachtnorm, want dat is al de strengste in Europa. Het kabinet handhaaft de periode van de nacht wettelijk tussen 23.00 uur 's avonds en 6.00 uur 's ochtends. Ook daar zijn wij het eens. Maar het kabinet introduceert vervolgens tussen 6.00 en 7.00 uur een zogenaamd vroege-ochtendregime. Tussen 6.00 en 7.00 uur zal er sprake zijn van toepassing van het nachtregime, tenzij de capaciteit dat verhindert.

Wij hebben grote twijfels of dit nu werkelijk een verbetering is. Het oogt vriendelijk voor de burgers, maar wat is nu de werkelijke betekenis van het vroege-ochtendregime? Bij een strikte toepassing van de kant van het nachtregime zal het onherroepelijk leiden tot capaciteitsverlies en verlies aan punctualiteit. Dus zal het ten koste gaan van de mainportdoel-

stelling. Bij een reële toepassing van de capaciteit zal het nachtregime zeer frequent uitzonderingen moeten kennen. Dat wil zeggen dat het dagregime toegepast wordt. Dat zou betekenen dat veel burgers die verwachten dat er nu tussen 6.00 en 7.00 uur volgens het nachtregime gevlogen wordt, zich gefopt zullen voelen, zich bedrogen zullen voelen. De CDA-fractie is van oordeel dat hetgeen het kabinet beoogt te bereiken, onnodig luchtverkeer tussen 6.00 en 7.00 uur voorkomen of verhinderen, op zichzelf nastrevenswaardig is, maar het kan even goed bereikt worden via het gebruiksplan. De ingewikkelde nieuwe aanpak via een vroege-ochtendregime, die ook niet echt past bij een kabinet dat deregulering hoog in het vaandel heeft, is onzes inziens niet juist.

De heer Te Veldhuis heeft al een hele reeks argumenten genoemd waarom het nu tussen 6.00 en 7.00 uur zo wezenlijk is voor de mainportdoelstelling. Ik sluit mij daar kortheidshalve graag bij aan. Ik heb nog wel een vraag over het dagregime.

Wie bepaalt er nu wanneer er sprake is van behoefte aan extra capaciteit, waardoor het dagregime moet gelden? Is dat de minister van Verkeer en Waterstaat, als eerst-verantwoordelijke voor het gebruiksplan? Wat zijn de criteria die daarbij gehanteerd worden? Gaat daar geen geweldig gedoe over ontstaan?

Over de externe veiligheid wil ik heel kort zijn. Voor het CDA zijn de bronmaatregelen vele malen belangrijker dan de risicocontouren 10^{-5} en 10^{-6} . Dat beleid is nog in discussie. Het is niet breed toegelicht door de Kamer. Er zijn geen internationale normeringen op dit punt. Wij beschouwen het als een voorlopig beleid, totdat het ABEL-kader gereed is. Wij dringen er bij de bewindslieden op aan, op dit punt zoveel mogelijk tot internationale normering te komen. Nederland moet niet weer een eigen weg vervolgen.

De bronmaatregelen zijn dus veel belangrijker, met name ten aanzien van zogenaamde risky carriers. Ter wille van de tijd zal ik daar nu niet uitvoeriger op ingaan, maar wij doen dat aanstaande donderdag, bij het vervolgoverleg over El Al. Wel heb ik nog de vraag wie nu uiteindelijk verantwoordelijk is voor het veiligheidsbeleid. Dat wij het overleg

met de minister van Verkeer en Waterstaat voeren, geeft mij aan dat hier primair de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk behoort te zijn.

Dan de mobiliteit: de mainportdoelstelling veronderstelt niet alleen een luchthaven die vanuit de lucht voldoende capaciteit heeft, maar die moet natuurlijk ook op het land optimaal toegankelijk zijn. Hier ligt voor de nabije toekomst een levensgroot probleem, een gigantisch bereikbaarheidsprobleem. Dat zal niet alleen negatieve consequenties hebben voor de concurrentiepositie van Schiphol, maar natuurlijk evenzeer voor het vestigingsklimaat.

Dat komt niet als een verrassing. Immers, het OVI heeft in zijn reactie op de ontwerp-PKB hiertegen reeds in het najaar gewaarschuwd. Het is dan wel des te verrassender dat het kabinet in de PKB deel 3 in feite nauwelijks met extra maatregelen komt om dit dreigende gigantische probleem het hoofd te bieden. Om te voorkomen dat de wal het schip keert, zal een fors pakket extra maatregelen opgestart moeten worden. Naar de mening van de CDA-fractie gaat het daarbij vooral om het veel sneller aanleggen van de openbaar-vervoerinfrastructuur. Dat wil zeggen de zuidtangent voor het jaar 2000, versnelling van de aanleg van de Westrandweg, geen openbaar vervoer. Bovendien wordt de noord-zuidlijn veel urgenter, wat ook voor de Utrechtboog geldt. Tevens zullen wij in tweede termijn via een motie pleiten voor een omlegging van de N201.

Het is duidelijk dat een dergelijke versnelling consequenties heeft op budgettair gebied. Dat vergt additionele middelen. Wij als CDA-fractie wijzen een herschikking van prioriteiten in het SVV af. Het is namelijk duidelijk dat dit ten koste gaat van projecten buiten de Randstad. Wij pleiten voor een additionele financieringsbron via gedeeltelijke privatisering van de luchthaven Schiphol. Er is geen enkele reden dat Schiphol voor 100% in handen van de overheid moet zijn. De NV Luchthaven Schiphol ontwikkelt zich tot een echt internationale luchthavenonderneming. Daarin wordt zij in haar internationale operaties belemmerd doordat het er in het buitenland op lijkt dat zij een staatsbedrijf is. Vandaar dat gedeeltelijke privatisering een dubbel

voordeel heeft: het versterkt de positie van de NV Luchthaven Schiphol in het internationaal opereren en het leidt tot extra financiële middelen die voor de infrastructuur ingezet kunnen worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als ik mevrouw Van Rooy goed begrijp, pleit zij ervoor om de staats aandelen Schiphol te verkopen om zo de infrastructuur direct of indirect ten dienste van de luchthaven, te financieren. Wil zij die gelden voor dat doel oormerken?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nee, dat is een stap te ver. Wij willen een deel van het aandelenpakket dat in handen van de rijksoverheid is op de markt brengen, privatiseren. De middelen daarvan kunnen naar het Fonds economische structuurversterking vloeien, althans als dat een goed fonds blijft. De middelen kunnen ook rechtstreeks naar het Infrastructuurfonds gaan. De bedoeling is om infrastructuurprojecten in de regio Schiphol daarmee te financieren. Het is bekend dat de mobiliteitsontwikkeling slechts voor een deel aan Schiphol is toe te schrijven. Het is overwegend een geheel probleem. Het treft echter heel in het bijzonder de mainportontwikkeling van Schiphol. De oplossing van dit probleem moet volgens ons een hoge prioriteit hebben. Vandaar dat wij aangeven dat de middelen op die manier aangewend kunnen worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar u zegt toch weer dat het erom gaat om infrastructuurprojecten in de regio Schiphol te financieren via die extra gelden die toevloeien via...

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik heb ze genoemd. Nogmaals, voor ons komt de zuidtangent als eerste in aanmerking. Het vergt 317 mln. extra om die voor 2000 aan te leggen. Dan is die voor de Floriade gereed. Dat lijkt mij alleszins wenselijk. Voorts noem ik de versnelde aanleg van de Verlengde Westrandweg. Dat is uiterst urgent met het oog op de files op de A4 iedere dag. Ook moet de noord-zuidlijn eerder in beeld kunnen komen. Tevens heb ik de Utrechtboog genoemd als start voor de HSL-oost. Dat is ook een serieus punt wat ons betreft.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik begrijp dat u die projecten belangrijk vindt. Uit de prioriteitenstelling van het kabinet blijkt dat ook het kabinet op die lijn zit. Maar ik stel vast dat u nog steeds een koppeling legt tussen het verkopen van aandelen Schiphol ten behoeve van infrastructuurprojecten in de regio Schiphol. Ik neem niet aan dat u met dat geld bijvoorbeeld ook andere projecten van het MIT wilt financieren. Misschien kunt u dat nog eens uitleggen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat zou ook mogelijk zijn. Maar ik heb zojuist gezegd dat de urgentie van versnelde uitvoering, gezien de congestie rond Schiphol, groot is. U zult het met mij eens zijn, als ik zeg dat er absoluut iets moet gebeuren, wil het daar niet volledig vastlopen. Een herschikking van het SVV achten wij niet gewenst, omdat dan, zoals zo vaak gebeurt, projecten in de regio het onderspit delven. Ik neem aan dat u het ook wat dit betreft met mij eens bent. Er moeten dus extra middelen komen. Ik wijs de weg daarvoor aan. Ik hoor graag uw alternatieven voor versnelling van de uitvoering van die projecten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De vraag is of het een doelheffing zal worden en of de minister van Financiën daarmee kan leven. Ik denk dat dit vanuit het kabinet aangegeven moet worden. Ik zie de minister van Economische Zaken zorgelijk kijken als het gaat om de opbrengst van de aandelen die je op de markt brengt. De rijksoverheid heeft 76% van de aandelen. Je kunt zeggen dat het meerderheidsbelang bij de rijksoverheid blijft. Graag heb ik daarop het commentaar van mevrouw Van Rooy. Vindt zij dat 51% bij de rijksoverheid moet blijven en dat er dus 25% op de markt moet komen? Wat heeft zij anders in gedachten? Als het een doelheffing is, ben ik benieuwd naar het antwoord van de minister van Economische Zaken op de vraag of het inderdaad mogelijk is dat de opbrengst van dit aandelenkapitaal naar het Infrastructuurfonds gaat. Of gaan wij de systematiek van het FES of iets dergelijks hanteren?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het heeft helemaal niets te maken met een doelheffing. Een doelheffing is een belasting. Wij praten nu over

verkoop van tafelzilver van het Rijk. Volgens de oorspronkelijke systematiek van het Fonds economische structuurversterking zouden die middelen in het FES vloeien. Van daaruit zouden ze bestemd zijn voor projecten van nationaal belang. Als er iets van nationaal belang is, is het Schiphol wel. Het is een nationaal belang om Schiphol toegankelijk te houden. Vandaar dat, volgens de oorspronkelijke regels van het FES, dat fonds daar heel goed voor aangewend zou kunnen worden. Ik begrijp dat het kabinet op dat punt wat wijzigingen voorstelt, zodat middelen van tafelzilver ook rechtstreeks op andere terreinen aangewend kunnen worden. Ik laat dat graag aan het kabinet over. Ik denk dat het doel duidelijk is en dat het een goede aanwending van geld van ons allemaal is om het in de bereikbaarheid van de regio Schiphol te steken.

De tweede vraag was hoe ver de privatisering moet gaan. Bij privatisering is het gebruikelijk – dat hebben wij gezien bij DSM en KPN – dat het in tranches gebeurt. Je gooit niet meteen de helft van de aandelen op de markt. Het zal altijd beginnen met een meer bescheiden tranche. Het hangt er ook helemaal van af hoe je de waardering van Schiphol uitvoert. Dat het bij Schiphol om een zeer belangrijke en goed florierende onderneming gaat en dat die financieel een belangrijke waardering zal kunnen krijgen, is evident. Ik ga ervan uit dat een eerste tranche in de privatisering – hoe groot die tranche ook zal zijn – toch enige honderden miljoenen gulden zal kunnen opleveren. Ik denk dat dat voor het kabinet buitengewoon welkom is. Wij bieden in ieder geval een dekking aan voor onze plannen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is correct. U heeft gelijk: het is geen doelheffing, maar een doelopbrengst. Is de conclusie gerechtvaardigd dat u deze financiële middelen wilt gebruiken om de problematiek van de infrastructuur op te lossen?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik volg gewoon de oorspronkelijke systematiek van het FES. Dat was een duidelijke en goede systematiek.

De heer **Van den Berg** (SGP): De vergelijking die mevrouw Van Rooy zojuist maakte met KPN en DSM,

roept de vraag op hoe zij aankijkt tegen de overheidsverantwoordelijkheid voor Schiphol, bezien vanuit de hoofdinfrastructuur. Wij hebben onze wegen, onze rails, onze havens. Enige jaren geleden heeft de Kamer, op mijn voorstel, een motie aangenomen waarin duidelijk werd uitgesproken dat de landelijke hoofdinfrastructuur een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid is en behoort te blijven. Hoe kan ik daarmee rijmen dat zij zegt dat Schiphol al of niet gedeeltelijk moet worden geprivatiseerd. Hoe plaatst zij het begrip "privatisering" tegenover de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik heb niet betoogd dat Schiphol voor 100% geprivatiseerd zou moeten worden. Ik pleit heel uitdrukkelijk voor een gedeeltelijke privatisering. Als de overheid voor een deel aandeelhouder blijft – dat geldt ook voor de gemeenten Amsterdam en Rotterdam – is het heel goed mogelijk om die verantwoordelijkheid ten opzichte van Schiphol waar te maken. Wij moeten niet vergeten dat Schiphol zich de laatste jaren internationaal sterk ontwikkeld heeft en dat Schiphol heel veel commerciële activiteiten ontwikkelt in de sfeer van de consultancy, waar het gewoon als een puur commercieel bedrijf opereert. In internationaal zaken doen is het vaak een handicap als alle aandelen in overheidshanden zijn. Dan denkt men vaak: het is een politiek bedrijf, het is niet zo prettig om daarmee zaken te doen. Vandaar dat het Schiphol in die activiteiten ondersteunt als niet alle aandelen – dus niet voor 100% – in handen van de overheid zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Bij mij blijft de principiële vraag liggen. Als u opnieuw geld zoekt, komt u dan met het idee om de Rotterdamse haven gedeeltelijk te privatiseren? Waar ligt de grens? Wij hebben een overheidsverantwoordelijkheid voor de publiekrechtelijke infrastructuur. Daar horen in mijn ogen ook de luchthavens bij. Dat ontkent u dus?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Naar het oordeel van de fractie van het CDA is de NV Luchthaven Schiphol veel meer dan alleen publiekrechtelijke infrastructuur. Ik ben het met u erover eens dat de overheid wegens de algemene economische functie

ervan een duidelijke relatie met een dergelijke luchthaven moet houden, maar die hoeft voor mij niet 100% te zijn.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mevrouw Van Rooy ontloopt de vraag voor welk percentage de aandelen dan uit handen gegeven mogen worden. Daarmee annex is het volgende. Stel dat Schiphol voor een groter deel dan nu het geval is, in handen van particuliere investeerders komt. Ik neem aan dat mevrouw Van Rooy met mij van mening is dat dan de druk om het gebruik te optimaliseren, sterk zal toenemen en er dus opnieuw druk ontstaat om het aantal vliegbevingen te laten groeien.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nee, ik ben niet bang voor die situatie. Hoe wordt Schiphol begrensd? Schiphol wordt gewoon wettelijk begrensd. De PKB is een wettelijke procedure. Het maakt niet uit of Schiphol meer in particuliere handen of meer in overheidshanden is. In beide gevallen zal Schiphol op dezelfde wijze moeten voldoen aan de wettelijke grenzen die gesteld worden. Daarvoor zijn wij hier verantwoordelijk.

De heer **Van Dijke** (RPF): U onderschat de macht van de economie, begrijp ik hieruit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik onderschat de macht van de economie helemaal niet. U kunt mij niet verwijten dat ik niet begrijp hoe de economie functioneert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien zit er wel een punt in de opmerkingen van de heer Van Dijke en de heer Van den Berg. Wij hebben al een keer eerder dit fenomeen ontmoet, bij de Wijkertunnel. Daarbij werd de ING niet eens als aandeelhouder, maar als financier ermee geconfronteerd dat de rijksoverheid om publiekrechtelijke redenen de automobiliteit niet wilde maximaliseren, terwijl zij erop uit was zoveel mogelijk auto's door de tunnel te krijgen. De strijd tussen privaatrechtelijk en publiekrechtelijk deed zich daarbij in volle omvang voor. Hoe denkt u die in dit geval te voorkomen? Hoe denkt u tegen aandeelhouders te kunnen zeggen, niet het maximale rendement op geïnvesteerd vermogen te willen genereren? Ik zie vele haken en ogen aan uw

voorstel. Volgens mij is het veel helderder de verantwoordelijkheid te laten waar zij thuishoort, zoals de heer Van den Berg heeft geformuleerd. De rijksoverheid financiert uit de rijksmiddelen de rijksverantwoordelijkheid voor de infrastructuur.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U vergelijkt een beetje appels met peren. Bij de Wijkertunnel ging het om de vraag of de aanleg van nieuwe infrastructuur privaat, publiek dan wel gedeeltelijk privaat moest worden gefinancierd. Schiphol wordt al gedeeltelijk privaat en gedeeltelijk publiek gefinancierd. Dat is een heel andere zaak. Nu gaat het erom of er voldoende mogelijkheden zijn voor de overheid, voor ons als parlement, om grenzen te stellen aan de groei van Schiphol die wij uit maatschappelijk oogpunt en milieu-oogpunt noodzakelijk en wenselijk achten. Dat is een wettelijke kader. Daarbij doet het er niet toe of Schiphol meer in handen is van particulieren of voor 100% in handen van de overheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is jammer dat ons gezamenlijke geheugen zo kort is. Bij de Wijkertunnel was het probleem niet om het geld te krijgen of om de tunnel aan te leggen. Het ging om de systematiek van de aflossing ofwel het rendement op geïnvesteerd vermogen voor de ING. Wij konden als overheid niet een maximaal rendement op geïnvesteerd vermogen garanderen, omdat wij publiekrechtelijk een aantal taken voor onszelf wilden reserveren.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Daarom is het een vrije keuze van de markt om wel of niet dit soort aandelen te nemen. Men kent het kader, maar ook de rentabiliteit en de kwaliteit van de luchthaven Schiphol.

Ik heb voldoende over de privatisering gezegd en ga nu over naar de HSL-zuid. Deze is zeer wezenlijk voor de substitutie-doelstelling. Een eerste vereiste is dat de HSL-zuid tijdig gereed is. Volgens het oorspronkelijke schema had de PKB deel 3 er in december 1994 moeten zijn. Nu is er een jaar studie met de Belgen nodig en daar is inmiddels weer drie maanden bij gekomen, terwijl het wisselgeld al weggegeven is. Het is niet zeker en vast, om het op z'n Belgisch te zeggen, dat dit de laatste verrassing

is die de Belgen voor de minister in petto hebben. Wij liggen dus ten minste anderhalf jaar achter op het oorspronkelijke schema. Dat kan niet voor een zo belangrijk onderdeel van de OV-infrastructuur voor Schiphol. Wij vinden het een onacceptabele vertraging.

Om die reden stelt de fractie van het CDA voor, de PKB HSL-zuid in tweeën te knippen, namelijk een PKB voor het traject Amsterdam-Rotterdam, dus een Randstad-PKB, waarmee de minister vanaf nu voortgang kan maken, en een PKB voor het traject Rotterdam-Belgische grens, die op de Belgische studie moet wachten. Deze aanpak biedt ook de mogelijkheid een reactie te geven op het voorstel van de Technische Universiteit Delft om het over het oude tracé te laten lopen. Stel dat dit een reële optie zou zijn, dan betekent dit een aanpassing van de PKB die ook weer tijd vergt, en nieuwe inspraak. Wij willen de minister op deze wijze een suggestie aan de hand doen, om haar tempo te kunnen verhogen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mag ik vragen wat mevrouw Van Rooy precies bedoelt? Ik kan mij niet goed voorstellen dat wij het stuk Amsterdam-Rotterdam in procedure brengen, zonder dat wij weten wat er überhaupt richting het zuiden uitkomt. Is het niet een wat merkwaardige situatie die wij dan krijgen? Ik vind het niet erg logisch.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij heel goed voorstellen dat dit deel reeds in procedure gebracht wordt. Ik ga er namelijk van uit dat het kabinet verwacht dat met de Belgen, letterlijk linksom of rechtsom, tot overeenstemming gekomen zal worden; dat het traject waar de HSL in feite geen ongewis tracé meer heeft – het traject boven de rivieren – nu door kan gaan, en dat op die manier een versnelling in de uitvoering gerealiseerd kan worden.

Voorzitter! Ten aanzien van de naleving merk ik het volgende op. De realisatie van de dubbeldoelstelling staat of valt met een strikte handhaving van het gebruiksplan onder toezicht van de RLD. Het is goed dat eens in de drie jaar een onafhankelijke toetsing plaatsvindt van het systeem van handhaving. Wij, als CDA, vinden dat een toereikende aanpak en zien geen

noodzaak voor een onafhankelijk toezicht op de handhaving. Sterker nog: wij zouden dat een verkeerde ontwikkeling vinden, omdat dan op allerlei andere terreinen van milieutoezicht en ander toezicht in feite ook de deur openstaat om daar een onafhankelijk toezicht bovenop te plakken. Wij vinden het een motie van wantrouwen jegens de objectiviteit van de rijksoverheid. De RLD dient, net als iedere ambtelijke instantie, het algemeen belang te behartigen en wij wensen daar als CDA-fractie van uit te gaan en te blijven uitgaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb een vraag van een meer politiek karakter aan mevrouw Van Rooy. Wij hebben net de PvdA-fractie gehoord en deze lijkt niet op voorhand de keuze van het kabinet te willen steunen met betrekking tot de vijfde parallelle baan. Wij krijgen straks nog D66 en die heeft er op z'n minst pijn in de buik van, terwijl het voor wat de VVD-fractie betreft wel goed zal komen voor het kabinet. Nu heeft de voorzitter van de CDA-fractie wel eens gezegd: met dat geduvel en gedonder in de coalitie zijn wij niet de partij die op belangrijkere punten het kabinet steeds aan een meerderheid gaat helpen. Is het mogelijk dat de afweging van de CDA-fractie hierbij zo uitvalt, dat zij het kabinet niet steunt, juist vanwege dat geduvel en gedonder in de coalitie?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft volkomen gelijk met zijn opmerking dat hier weer blijkt hoe groot de cohesie in dit paarse kabinet werkelijk is en dat het bedroevend is, als het kabinet weer aangewezen is op oppositiepartijen om een meerderheid te krijgen. Maar het is niet het voornemen van de CDA-fractie om GroenLinks aan een meerderheid te helpen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan moet u toch iets bescheidener zijn, als het gaat om uw kritiek op de cohesie van de paarse coalitie. Het gaat mij ook om de consistentie in uw redenering. Ik hoor dit meerdere keren, maar ik zie het nooit waargemaakt. Dat is toch jammer, zeker bij Schiphol.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik denk, voorzitter, dat de heer Rosenmöller

met zijn opmerking dat er nu al gedonder is, even het verdere debat moet afwachten: dat zullen wij bezien aan het einde van het debat. Ik ben nog niet zo pessimistisch.

Ik wil beginnen met de mededeling, voorzitter, dat ik zelf namens de VVD-fractie het algemeen gedeelte zal doen en dat mevrouw Verbugt met name de infrastructurele aspecten aan de landzijde en de woningbouwaspecten zal behandelen.

Wij, als VVD, vinden dat het vandaag eigenlijk gaat om een soort afconcluderend debat, nadat wij er in vele eerdere debatten – bijvoorbeeld bij het Plan van aanpak Schiphol en omgeving, Vinex en PMMS – de afgelopen tien jaar regelmatig over gesproken hebben. Alle grote fracties hebben al eerder ingestemd met het principe om Schiphol te laten uitgroeien tot een mainport, behoudens dan wat betreft de concrete uitwerking van de dubbeldoelstelling.

Voor de VVD waren en zijn de volgende uitgangspunten van belang: wij moeten streven naar behoud en versterking van de werkgelegenheid en van de concurrentiepositie, alsmede naar behoud en verbetering van de milieu-omstandigheden. Te veel accent op het ene belang, ten koste van het andere belang, kan de dubbeldoelstelling van de mainport in gevaar brengen. Bij verstoring van dit evenwicht bestaat het gevaar dat de luchtvaart uitwijkt naar het concurrerende buitenland. In dat geval zou Nederland de werkgelegenheid, de banen missen, terwijl het milieu er niet beter van wordt. Misschien wordt het zelfs wel slechter, omdat men in het buitenland vaak veel minder strenge eisen stelt dan in Nederland. Met andere woorden, het internationale karakter van de luchtvaart biedt geen onbepaalde ruimte voor een autonoom Nederlands beleid. Maar het moet milieubewust Nederland wel prikkelen om in internationaal verband het voortouw te nemen bij het, waar mogelijk, terugdringen van onnodige groei van de luchtvaart en haar vervuilende emissies.

Voorzitter! Ik zal aan deze uitgangspunten een paar punten van de PKB toetsen. Ik begin dan bij Schiphol en de economie, daarna Schiphol en milieu en zo ga ik verder.

Omdat Nederland slechts enkele economische pijlers heeft – ik noem transport/distributie, de chemische industrie, land- en tuinbouw, toerisme/recreatie en dienstverlening – en omdat Nederland geen of nauwelijks grondstoffen heeft, behalve, tijdelijk, aardgas, moeten die enkele pijlers worden gekoesterd als bron van inkomsten en als motoren van werkgelegenheid. Schiphol is een van die pijlers.

Schiphol biedt nu al werkgelegenheid aan zo'n 100.000 mensen. Realisatie van een vijfde baan schept er nog eens zo'n 50.000 banen bij. De VVD vindt verder investeren in Schiphol een strategische must en wens. Niet alleen om nieuwe banen te scheppen en de bestaande te behouden, maar ook om de op zichzelf kwetsbare concurrentiepositie ten opzichte van onze buurlanden te kunnen behouden. Recente ontwikkelingen onderstrepen dat. Ik denk aan de fusies van Sabena en Swiss Air die samen met Delta en Singapore Airlines oceaanoverschrijdend vliegen; Lufthansa en SAS waarbij nog United Airlines en Thai horen. Dan blijkt dat de economische concentratie en machtsvorming op luchtvaartgebied Schiphol niet onberoerd kan laten. Stilstand zal achteruitgang en verlies van mogelijkheden inhouden, zeker op termijn. Dat moet worden vermeden. Schiphol moet een speerpunt van logistiek en dienstverlening blijven.

Schiphol is nu vierde luchthaven in Europa en zal in 2015 naar verwachting de zesde in Europa zijn, zelfs als de vijfde baan wordt gerealiseerd. De ondergrens voor een mainport wordt maar net gehaald, aldus de regering. Met ander woorden, het is niet eens een soort prestigeproject. Schiphol wordt zeker niet de grootste luchthaven, al hopen wij wel dat het een van de beste blijft en wordt.

Ik kom nu bij Schiphol en milieu. De VVD-fractie is het van harte eens met de zogenaamde dubbel-doelstelling: Schiphol mag alleen maar groeien binnen stevige randvoorwaarden voor het milieu. Het milieu mag geen stiefkind zijn. Het kabinet betoogt dat de gestelde milieudoelstellingen van het PASO allemaal zullen worden gehaald, zowel op het gebied van geluid, emissies luchtverontreiniging, stank en veiligheid, terwijl er op die laatste twee beleidsterreinen internationaal

niet eens normen bestaan, laat staan dat men zich eraan houdt. Zolang het tegendeel niet wordt bewezen, vertrouwt de VVD erop dat het kabinet de doelstelling inderdaad zal halen, al moet er wel veel inspanning voor worden geleverd. Nederland is met Schiphol zelfs koploper in het stellen van strenge milieu-eisen. En ik denk dat het goed is om hiervan een paar voorbeelden te noemen.

Qua terugdringing van het broeikaseffect maakt het niet veel uit of vliegtuigen starten en landen op Schiphol, Brussel, Londen, Parijs of Frankfurt. Het broeikaseffect kan alleen door mondiale maatregelen worden opgelost. Het simpel mijden van meer vliegtuigen op Schiphol betekent dus alleen verlies van werkgelegenheid, maar niet vermindering van het broeikaseffect. Desalniettemin is de Nederlandse luchtvloot een van de zuinigste en schoonste en dus ook de minst CO₂-uitstotende ter wereld.

Qua geluidshinder voor de dag hanteert Nederland een norm van 35 Ke. De internationale norm is ongeveer 40 Ke. Voor de nacht geldt in Nederland een norm 26 LAeq. De Wereldgezondheidsorganisatie hanteert een norm van 35 LAeq. De Nederlandse normen voor geluidshinder zijn dus een stevig stuk strenger dan de internationale normen. Daarnaast loopt Schiphol ook nog eens voorop met het vervroegd proberen te weren van de van de zogenaamde lawaaiige hoofdstuk-2-vliegtuigen. En in de praktijk kan door de aanleg van de vijfde baan de huidige geluidsoverlast in een aantal gemeenten als Aalsmeer en Amsterdam aanzienlijk worden verminderd. Het aantal ernstig gehinderden zal daardoor aanmerkelijk dalen.

Qua ruimtelijke inpassing is er geen land ter wereld aan te wijzen waar zoveel rekening wordt gehouden met de belangen van omwonenden. Wij vinden dat terecht! Maar, voorzitter, het gebeurt en dat is het belangrijkste. De bouwbeperkingen gelden in Nederland bijvoorbeeld vanaf 35 Ke en dat wordt 30 Ke. In buurlanden beginnen die pas boven de 40 Ke of ze bestaan sowieso niet. Bovendien wordt in de PKB nu al in een gereserveerde zone voorzien waarin niet of nauwelijks meer mag worden gebouwd. Dus er vindt ook preventief beleid plaats.

Waar dan geluidsbelasting desalniettemin onvermijdelijk is, wordt voorzien in een, althans internationaal vergeleken, onvergelijkbaar royaal isolatieprogramma, namelijk vanaf de 40 Ke en 26 LAeq. In het buitenland bestaat zo'n programma of helemaal niet, of het begint pas boven een geluidsniveau van 50 Ke, met uitzondering dan van Frankfurt, waar men ook op 40 Ke begint. De VVD vindt zo'n isolatieprogramma overigens een eis van fatsoenlijk nabuurschap en maatschappelijke plicht ten opzichte van omwonenden. Laat daarover geen misverstand bestaan.

Als wij de milieu-aspecten beoordelen, kunnen wij als VVD concluderen dat Nederland de internationale toets der kritiek zeker kan doorstaan. Nederland loopt voorop, soms zelfs ver voorop, met de milieubescherming rond vliegvelden. Wij zijn het daarmee eens. Wij vinden dat dat terecht wordt gedaan in een situatie waarin alles en iedereen dicht op elkaar is gepakt. Maar alleen "ach" en "wee" roepen, doet geen recht aan de werkelijkheid dat Nederland op dit punt een milieuprogressief land is. Ik daag iedereen uit om het tegendeel te bewijzen.

Ik kom zo op de conclusie in het algemeen over de mainport Schiphol. Het kabinet heeft volgens de VVD-fractie in alle redelijkheid en logica tot het voorstel kunnen komen om een vijfde baan te realiseren. Wij achten dat een belangrijke strategische beslissing en de VVD-fractie steunt het kabinet daarin. Er is een redelijk en zeker acceptabel evenwicht gevonden tussen de belangen van economie en milieu. Wij hebben zelf geen redelijker alternatief kunnen bedenken en wij vragen ons af wie dat wel kan. Het besluit, de PKB, past in ieder geval in onze opvatting over het zogenaamde groene realisme, dat wil zeggen milieubeleid voeren, maar wel met beide benen op de grond, dus rekening houden zowel met het milieu als met de economie.

Criticasters hebben in de visie van de VVD de hoofdbeslissing ook nog niet gemotiveerd kunnen weerleggen. Ook de naastgelegen gemeente Haarlemmermeer kon na eigen onderzoek over de geluidsbelasting gelukkig akkoord gaan. Wij vinden dat een belangrijk signaal. De aandacht dient na vandaag te worden gericht op de uitvoering van

het hoofdbesluit en op de controle op de juiste aanpak daarvan. Daarover wil ik nog een paar opmerkingen maken.

Allereerst de keuze voor de 5P- of 5G-baan. Als ik het kort samenvat, komt het standpunt van de fractie van de VVD op het volgende neer. Als wij de plusjes en minnetjes van 5P en 5G zowel in het rapport-Oranjewoud alsook in de antwoorden van de regering tegen elkaar wegstrepen – waarbij wij letten op punctualiteit, externe veiligheid, luchtverontreiniging en ruimtelijke bruikbaarheid – blijkt dat 5P absoluut verdedigbaar is. Wij vinden dat daar nog meer redenen voor zijn als wij bedenken dat volledige uitvoering van de geoptimaliseerde 5G wel eens rond 800 mln. duurder zou kunnen worden en mogelijk ook meer veiligheidsrisico's oplevert in verband met gedraaid aanvliegen. Bovendien zou 5G een vertraging van misschien wel jaren in de besluitvorming kunnen opleveren. Ik krijg van de vertraging die dit kan opleveren overigens graag een indicatie. Wij vinden dus dat de regering in redelijkheid tot deze keuze heeft kunnen komen. Wij hebben begrip voor afwegingen die anderen op dit punt voor een ander model maken. Maar per saldo kunnen wij ons, na afweging van alle plusjes en minnetjes, vinden in het besluit dat de regering aan de Kamer heeft voorgelegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U formuleert nogal genuanceerd, wat niet op alle momenten in uw betoog het geval was. Daar heb ik overigens geen kritiek op. Maar mag ik er wel uit afleiden dat ook de conclusie getrokken zou kunnen worden dat, gezien de criteria die het kabinet zelf formuleert, ook zo'n vijfde gedraaide baan verdedigbaar is en dat die verschillende plusjes en minnetjes als het gaat om de essentie, op het punt van hun milieucriteria nagevoelbaar verwaarloosbaar zijn?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik denk dat het op zichzelf een van de redelijke keuzemogelijkheden was. Maar als je alle plusjes en minnetjes tegen elkaar afweegt en daar dan nog eens het kostenplaatje naast zet, waarover de heer Van Gijzel overigens een iets andere uitleg gaf, en ook de vertraging daarbij betreft, dan vinden wij dat wij geen redenen hebben om af te kijken van de keuze

die de regering heeft gemaakt. Want gesaldeerd komen de plusjes en de minnetjes ook bij ons op een plusje uit. Ik kan het mij voorstellen dat anderen zeggen dat zij liever iets anders hadden gezien. Nogmaals, wij kiezen daar niet voor, wij kiezen uitdrukkelijk voor 5P.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Te Veldhuis zegt dat hij het respecteert dat anderen een andere visie hebben op de aanleg van een vijfde baan. Wij hebben zojuist het betoog van de heer Van Gijzel gehoord die, ook al zegt hij het niet duidelijk, concludeert dat 5G beter is. Betekent dat dat het de heer Te Veldhuis om het even is als in de Kamer een meerderheid voor 5G ontstaat?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Neen, ik heb er uitdrukkelijk iets bij gezegd. Er komt nog iets bij de plusjes en minnetjes uit het rapport-Oranjewoud, namelijk ongeveer 800 mln. Verder willen wij na tien jaar discussie geen verdere vertraging. Om die redenen kiezen wij voor 5P. Dat wil niet zeggen dat je geen begrip kunt hebben voor het afwegingskader van een ander. Het is geen zwart/wit-plaatje. De weegschaal slaat bij ons duidelijk uit naar 5P. Als er een meerderheid zou dreigen voor 5G, dan zouden wij toch voor 5P kiezen. Duidelijker kan ik het niet zeggen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik wil even weten wat de politieke betekenis is van het begrip voor de grootste coalitiepartner. Ik versta het zo dat de heer Te Veldhuis er geen moeite mee heeft dat de PvdA een duidelijk andere visie heeft dan het kabinet. Dat klinkt door in het woord "respecteren". Er wordt buitengewoon genuanceerd over gedaan.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Mevrouw Van Rooy daagt mij uit een oordeel te geven over het standpunt van de PvdA-fractie. Ik treed niet in de manier waarop een fractie tot een bepaald besluit komt. Ieder moet dat zelf weten. Het gaat mij om het resultaat. De heer Van Gijzel zou het liefst voor 5G kiezen, maar komt uiteindelijk toch tot een keuze voor 5P, zij het conditioneel. Ik vind dat prima. Het gaat mij om het resultaat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Van de heer Te Veldhuis zou ik graag horen wat zijn visie is op de sloten op

Schiphol die de heer Van Gijzel voorstelt. Ik noem het absoluut maken van de grens van 40 miljoen passagiers. Ik noem de beperking in de ruimtelijke reservering rond de vijfde baan. Ik noem de nachtnorm, waarover de heer Te Veldhuis overigens al iets heeft gezegd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De VVD is het niet eens met het afkappen op 40 miljoen passagiers. Ik denk dat het niet handig is om een besluit te nemen over de middelen om een bepaald doel te bereiken. Het moet gaan om het doel zelf. Ik kom daar dadelijk op terug. Inmiddels is het aantal geluidsgehinderde woningen volgens nieuwe berekeningen teruggebracht van 12.600 tot 10.900. Het milieudoel moet worden verankerd. Het gaat ons om het doel en niet om de middelen. Een grens leggen bij 40 miljoen passagiers is een instrument, maar een verkeerd en ondeugdelijk instrument. Stel dat wij op 1 december het aantal van 40 miljoen passagiers bereiken. Gaat Schiphol dan dicht?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is goed om te horen dat u het meer met ons eens bent dan met uw coalitiegenoot.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het gaat om de hoofdbeslissing: de keuze voor 5P. Ik begrijp dat de PvdA zich daar uiteindelijk nu ook bij neerlegt, zij het dat men dat conditioneel doet. Men ziet er graag wat andere voorwaarden naast. Ik vind een grens aan het aantal passagiers een niet te handhaven norm. Misschien werkt het zelfs contraproductief voor het milieu uit. Als er recht is op een bepaald aantal passagiers, een bepaald aantal bewegingen, waarom zou je dan nog schonere en stillere vliegtuigen ontwikkelen, die soms nog duurder zijn ook? Waarom zou je dat doen als je toch maar 40 miljoen passagiers mag vervoeren? De grens lijkt alleen optisch wat. In de komende twintig jaar doen zich net als in de afgelopen twintig jaar wellicht grote veranderingen voor in de vliegtuigindustrie. Twintig jaar is in technologisch opzicht bepaald niet niks. Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van schonere, stillere vliegtuigen, wellicht met een andere brandstof, moeten niet worden dichtgetimmerd. Ik vind dus de benadering van de PvdA eerlijk gezegd niet handig. Nogmaals, van

de heer Van Gijssel heb ik begrepen dat het een middel is om een doel te bereiken. Ik vind het veel belangrijker dat wij het eens zijn over het doel. Voor Van Gijzels middel voelen wij in ieder geval niets.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De baankeuze is een instrument om een doel te bereiken. Het lijkt mij te kort door de bocht om alleen op die 10.000 woningen te focussen, want er zijn meerdere problemen in het gebied aanwezig.

Mevrouw Van Rooy vroeg naar 5P en 5G. Tot nu toe werd aangenomen dat 5G aanzienlijk slechter was dan 5P. Ik heb betoogd dat dit niet het geval was. Op het punt van geluidshinder, veiligheid en emissies is het lood om oud ijzer. Het is wel een wezenlijk verschil, dat 5G een fysieke drempel van even boven de 40 miljoen passagiers met zich brengt. Dat is bij 5P niet het geval. Een ander verschil is dat 5P eerder beschikbaar is. Bovendien is er een klein financieel verschil. Alles bij elkaar genomen, zeg ik: het is of 5G, of het wordt 5P met een aantal aanvullende maatregelen. Beide zijn dan geschikt om het door mij gewenste doel te bereiken.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De heer Te Veldhuis stelde net dat hij geen reden ziet om, wat 5P betreft, af te wijken van het regeringsstandpunt. Ik ken de VVD als een eerlijke partij die recht voor z'n raap zegt waarvoor zij staat. Het staat vast dat 5P en 5G niet binnen de doelstelling inzake de 10.000 woningen passen. Kan de heer Te Veldhuis mij eerlijk en oprecht vertellen waarom hij voor 5P kiest? Heeft dat te maken met de fysieke grens van de 40 miljoen passagiers of niet? Hij kiest ten aanzien van die 40 miljoen passagiers niet voor het regeringsstandpunt, maar wel als het gaat om de 5P. Heeft dat te maken met het feit dat de VVD een groeimogelijkheid ingebouwd wil zien of niet?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb de getallen er even bij gehaald. Bij 5P zou er een mogelijkheid zijn voor 680.000 vliegbewegingen, maar bij 5G een mogelijkheid van 595.000. Maar daar gaat het natuurlijk niet om. Het gaat erom, in te stemmen met wat in de PKB staat. Daarin staat dat 5P wordt aangelegd. Tegelijkertijd is sprake van ongeveer 40

miljoen passagiers. Het kunnen er misschien 38 miljoen zijn, het kunnen er ook 41 miljoen zijn. Ik voel er dan ook niet voor om die 40 miljoen keihard vast te leggen. Er staat verder dat het gaat om 10.000 geluidsbelaste woningen, in dit geval met een uitloop naar 10.900. De 12.600 is inmiddels weer achterhaald. Hieraan is gekoppeld dat een deel van de bewegingen via de HSL moet plaatsvinden: 5 miljoen. Dat zijn vrij harde gegevens. Uit de correspondentie die wij van Schiphol hebben gekregen, blijkt dat Schiphol zich daaraan commiteert. Het kabinet heeft zich er in antwoord op vragen aan gecommitteerd om over de periode na de vijfde baan voor Schiphol volgend jaar met ons te gaan discussiëren. Dan ligt de hele zaak, denk ik, verder voor discussie open. Ik ga ervan uit dat de afspraken die nu over Schiphol zijn gemaakt, dat dit de grens voor Schiphol is, ook worden nagekomen. Dat is mijn eerlijke antwoord op uw vraag.

De heer **Poppe** (SP): Nou, dat is niet zo'n eerlijk antwoord. Ik heb uw fractievoorzitter voor de radio horen roepen, dat de 462.000 vliegbewegingen, gerelateerd aan de 40 miljoen passagiers, voor de VVD geen halszaak is. Vandaar mijn vraag. U geeft daar nu een wat omzeilend antwoord op.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee. Plusminus 40 miljoen is ook geen halszaak. Nogmaals, als je bij 38 miljoen aan je milieugrens bent gekomen, moet je stoppen. Als je op 41 miljoen kunt uitkomen, moet je er ook niet zo ingewikkeld over doen. Wees dan een beetje flexibel! Waarom wilt u zo dogmatisch, zo conservatief en inflexibel zijn? Ik snap dat niet.

De heer **Poppe** (SP): Ja, in zekere zin is het conserverend voor de leefomstandigheden van de bevolking van Amsterdam en omgeving.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als u mij de vraag voorlegt of er nog een zesde baan bij moet komen, dan zeg ik: daar hebben wij het helemaal niet over. Maar laten wij alsjeblieft een beetje flexibel zijn over de getallen. Laten wij het nu niet achter de komma vastleggen. Dat kunt u ook

niet voor de komende tien, vijftien of twintig jaar precies voorspellen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het niet over cijfers achter de komma. Ik heb het over wel of niet verdubbelen van het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Dat is iets anders dan achter de komma redeneren; dat heeft u mij niet horen doen. Ik vraag of de VVD bereid is om de grens die nu in de PKB staat, de 462.000 vliegbewegingen, in een volgende kabinetsperiode los te laten. Daarop heeft u geen antwoord gegeven.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vind dat een onzinnige vraag. Ik stem in met wat er in de PKB staat...

De heer **Poppe** (SP): Nee. Uw fractievoorzitter zegt immers dat het geen halszaak is...

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u heeft een vraag gesteld en u krijgt daarop nu antwoord.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik stem dus in met wat er staat en ik stem niet in met iets wat er niet staat. Ik weet natuurlijk niet wat er later nog kan gebeuren. Misschien ben ik daar zelf nog bij, misschien ook niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik zie dat u nog iets wilt zeggen. Het lijkt mij niet goed om een herhaling van zetten te krijgen.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel voor dat de heer Te Veldhuis eens een driftig gesprek heeft met zijn fractievoorzitter op dit punt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Bij deze discussie gaat het er toch ook om wat er moet gebeuren als deze groei gerealiseerd is? Laten wij de deur open staan voor een verdere groei of blijft het hierbij? Bij 38,2 miljoen passagiers hebben wij de contour van de mainport bereikt en bij circa 40 miljoen passagiers houdt het voor ons op. Daarom zou de tekst waarin wordt aangegeven dat het beleid niet gericht is op een extra doorgroei als het aantal van circa 40 miljoen passagiers is bereikt, van wezenlijk belang gemaakt moeten worden. Kent de heer Te Veldhuis de brief van gedeputeerde staten van Noord-Holland, afgelopen weekend verstuurd? Daarin staat: conform de eerder in het PASO gemaakte

afspraken zijn wij van mening dat Schiphol niet verder kan groeien dan tot maximaal 40 miljoen passagiers per jaar. Let wel, in deze tekst wordt gesproken van "maximaal" 40 miljoen passagiers per jaar en ik heb het over "circa" 40 miljoen passagiers per jaar.

Vervolgens lees ik u een ander citaat voor: "Dat brengt mij op mijn tweede overweging. De meerderheid van de staten was voor aanleg van Oost. Gedeputeerde staten was unaniem voor aanleg van Oost. Waarom willen wij het beter weten? Het is hun provincie, het is hun landschap, het is hun natuur, het is hun infrastructuur."

Dat was een citaat van de heer Bolkestein.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik snap het wel, maar wij hebben het nu niet over precies hetzelfde onderwerp. Het gaat om het volgende. Moeten wij ons vastpinnen op precieze getalletjes "ja of nee"? Ik vind dat wij geen heilige koeien of dogma's moeten maken van de getallen die nu genoemd zijn. Daar voel ik niet voor. Ik wil namelijk niet met de situatie geconfronteerd worden die ik zojuist in vragende zin heb voorgesteld. Totdat het tegendeel blijkt, rust er een inspanningsverplichting en zo mogelijk een resultaatsverplichting op ons om de getallen van 40 miljoen, 10.900, 5 miljoen en 3 miljoen te halen. Daar moeten wij ons aan binden. Ik wil mijn ogen echter niet sluiten – wat u kennelijk wel wilt – voor nieuwe ontwikkelingen waar ik nu nog geen zicht op heb die in de komende twintig jaar kunnen ontstaan. U wilt dat niet. U wilt het allemaal dichttimmeren op dit moment en daar voel ik niets voor. Wij tekenen voor wat wij nu doen. Dat betekent dat er in deze regio geen uitbreiding zal komen bovenop wat wij nu afspreken met elkaar over 5P. Ik doe nu echter geen uitspraken over wat er over vijftien of twintig jaar gebeurt. Ik wil niet zo a-flexibel zijn en u wilt dat kennelijk wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer voorbereid te zijn op de toekomst.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ook.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je moet jezelf niet in de situatie brengen waarin je geen keuze meer hebt als

het gaat om wat er technisch mogelijk is. Volgens mij fixeert u zich wat dat betreft te veel op de luchtvaartkant. In die afweging is de landzijdige ontsluiting en het ruimtebeslag net zo belangrijk. Het zijn juist die overwegingen die uw en mijn partijgenoten in gedeputeerde staten van Noord-Holland gebracht hebben tot de afweging: dit gebied kan niet meer aan dan maximaal 40 miljoen passagiers. Blind zijn voor dat signaal vind ik politiek onverantwoordelijk ten opzichte van de mensen die in die regio wonen en de bedrijven die daar gevestigd zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik wil daar absoluut niet blind voor zijn. Daarom heb ik gezegd dat de VVD-fractie zich wil committeren aan wat er nu wordt voorgesteld door het kabinet, waarin ook uw bewindslieden zitting hebben. Daar willen wij ons aan committeren. Volgend jaar zal wat serieuzer over de toekomstige ontwikkelingen in het algemeen gesproken worden. Niet alleen over Schiphol, maar over Schiphol plus de rest van Nederland. Wat dat betreft kan ik nu al zeggen dat voor mijn fractie alle opties open liggen. Of het nu Lelystad wordt of wellicht Zestienhoven. Ik noem het plan-Waterman over de kustlocatie. Daar was uw fractie ook voor. De heer Waterman had een vliegveld gepland aan de kust. Ik wil zelfs de Markerwaard niet uitsluiten voor de toekomst. Ik ga mijn ogen nu niet sluiten voor de toekomst, maar ik ga wel het commitment aan, verantwoording te nemen voor de getallen en hoeveelheden die nu in het kader van economie en milieu door het kabinet aan ons zijn voorgesteld; niet meer, maar ook niet minder.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Te Veldhuis geeft aan dat hij nu niet wil spreken over hetgeen over vijftien à twintig jaar nodig is. Kent hij de doorlooptijden van grote infrastructuurprojecten zoals nieuwe vliegvelden?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Van Gijzel vroeg mij per interruptie wat ik met de toekomstige ontwikkelingen wil. Wij fixeren ons vandaag op Schiphol, op de ontwikkelingen aldaar en op de vraag, hoever wij daarmee willen gaan. Wij zullen volgend jaar aan de hand van een notitie die de regering heeft toegezegd, een principiële discussie

voeren over de vraag: gaan wij door met luchtvaart en, zo ja, welke locaties zijn daar dan eventueel bij aan de orde? Ik wil niet op voorhand al een slot aanbrengen op welke locatie dan ook. Ik ben het volstrekt met de heer Van den Berg eens dat dit soort infrastructuur decennialang meegaat. Dan gaat het niet om één of twee, maar om meer decennia.

De heer **Van den Berg** (SGP): Bent u dan niet met mij van mening dat wij daar vandaag eigenlijk wel een visie op zouden moeten hebben? Wij zijn nu een besluit van een gigantische importantie aan het nemen. Het gaat om investeringen van 33 mld. Is het dan niet wat merkwaardig dat wij die zaken van elkaar loskoppelen?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij praten vandaag over de ontwikkelingen op de locatie Schiphol. Maar er zijn meer locaties in Nederland, op dit moment al. Misschien moeten er wel andere locaties komen, wie weet. Maar ik kan daarover nog geen definitieve uitspraken doen voordat ik alle pro's en contra's fatsoenlijk geïnventariseerd op een rij heb gezien en ik daarover een mening heb kunnen vormen. Wij praten vandaag over Schiphol en daar moeten wij wel een visie op hebben. Die heb ik gegeven.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Ik ga ervan uit dat wij vandaag of in ieder geval rond deze weken in meerderheid "ja" zullen zeggen tegen de PKB deel 3. Het mag dan natuurlijk absoluut niet zo zijn dat het daarna met de uitvoering van alle eisen en normen niet meer zo nauw wordt genomen. In het voorontwerp van de aanwijzing Schiphol van 23 februari jl. worden daarover in de paragrafen 5.3 t/m 5.5 al zinnige dingen gezegd. Ik denk dat het goed is als wij in de besluitvorming van vandaag en deze weken expliciet van de regering een soort garantie vragen dat de diverse onderdelen van beleid ook inderdaad, wat de handhaving, de controle en de uitvoering betreft concreet gestalte zullen krijgen. Daarover hoor ik graag meer informatie.

Voorzitter! Tegenover dat strikt vasthouden aan de afspraken, de normen en de eisen in het algemeen wil de VVD-fractie op één onderdeelje wel wat meer flexibiliteit, namelijk waar het gaat om de gereserveerde zone. In de PKB deel 3 wordt

voorgesteld om de omzetting van de gereserveerde geluidszone voor 12.600 woningen in plaats van de basisdoelstelling van 10.000 geluidsgehinderde woningen alleen te laten plaatsvinden via de zware PKB-procedure. Inmiddels is uit geactualiseerde berekeningen gebleken dat het niet om 12.600 maar om 10.900 woningen gaat. Met andere woorden: het gaat om 9% meer woningen in plaats van 26% meer woningen. De VVD-fractie vraagt zich met de CDA-fractie in gemoede af of wij voor zo'n "relatief klein" contingent extra woningen wel zo'n zware PKB-procedure moeten volgen, met alle stroperigheid, kosten, moeite, tijdverlies en emoties vandien. Dit zware middel lijkt ons in dit geval nauwelijks meer in een redelijke verhouding tot het doel te staan. Daarom hebben wij een amenderende motie op dit punt achter de hand. Wij hebben die dus nog in beraad, evenals een motie over de nieuwe doelstelling van 10.900 woningen in plaats van 12.600. Voordat ik die indien, hoor ik van het kabinet graag een reactie op ons voorstel voor een vereenvoudiging.

Het is heel verleidelijk om op nog meer onderdelen van de Schiphol-zaak gedetailleerd in te gaan, maar ik moet mij helaas in de tijd beperken. Ik had wat willen zeggen over het nachtregime, maar dat heb ik inmiddels per interruptie gedaan. Daar kan ik dus verder over zwijgen. Ik wil nog wel wat zeggen over de kerosineheffing en de BTW. De VVD-fractie vindt dat een eenzijdige Nederlandse heffing op kerosine niet kan en ook niet mag plaatsvinden op grond van internationale verdragen. Schiphol zou zich dan bovendien uit de markt gaan prijzen, omdat Londen en Parijs ongeveer dezelfde prijs hebben, terwijl het milieu-effect van zo'n heffing klaarblijkelijk buitengewoon minimaal zal zijn. Dat is namelijk bijna nul.

Een kerosineheffing in internationaal verband is voor ons bespreekbaar. Maar dan moet het wel minimaal in Europees verband zijn. En dan moet nog vooraf zonneklaar zijn dat er geen onaanvaardbaar uitwijkgedrag plaatsvindt naar bijvoorbeeld Oost-Europa, Noord-Afrika of het Midden-Oosten, om vervolgens vliegtuigen met overvolle tanks op Europese luchthavens te zien landen. Dan lijdt je economische verliezen en een financieel nadeel.

Voorts loop je grotere risico's en maak je geen milieuwinst. Een kerosineheffing moet, wat ons betreft, niet verworden tot een politiek doel op zichzelf. Een eventuele BTW-heffing op internationale dienstverlening of onderdelen daarvan mag naar onze mening alleen als de EU-verdragen dat toestaan. Ook op dit punt moeten wij Schiphol niet uit de markt prijzen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Te Veldhuis spreekt van een heffing in Europees verband. Doelt hij dan op de EU of wil hij het breder zien? Ik kan mij voorstellen dat een land als Zwitserland, waar een niet onbelangrijke concurrent van de KLM zit, in een gunstigere concurrentiepositie zou kunnen komen. Waar de PKB van belang is voor de vraag of Schiphol interessant blijft voor de KLM, zijn wij van mening dat je in het kader van breder Europees overleg ook landen als Zwitserland en Noorwegen daarbij zou moeten betrekken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik wil dit punt in mijn gedachten meenemen. Ik had primair het oog op de Europese Unie. U maakt nu echter wel een punt.

Als wij Schiphol een mainport willen laten zijn, moeten wij ook de concurrentievoorwaarden optimaliseren in plaats van afbreken. Dat staat naast het optimaliseren van allerlei milieurandvoorwaarden. Ik denk dat het kabinet in beide gevallen is geslaagd. Wij zullen het kabinet in ieder geval steunen op dit punt.

De heer **Poppe** (SP): De angel zit hem hier in de laatste woorden over het niet optimaliseren van de milieuvoorwaarden. Op 15 februari heeft de heer Te Veldhuis voor de AVRO-radio gezegd dat als het economisch aantrekkelijk is om, bijvoorbeeld, van 40 naar 45 miljoen passagiers te gaan of van 10.000 naar 11.000 of 12.000 te isoleren woningen, dit voor hem bespreekbaar is. De rek is er dus nog niet uit.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): U moet deze opmerking zien in het kader van de discussie die wij net hebben gehad. Wij moeten ons niet keihard laten vastpinnen op exacte getallen. Ogen en geest moeten open gehouden worden. Dat betekent dat wij een commitment aangaan voor wat er nu ligt. Ik heb echter ook een

opmerking "naar beneden" gemaakt. Als wij bij 38 miljoen al op ons quotum zitten, dan zitten wij vol op die 38 miljoen passagiers. Ik zal dan niet wijzen op de motie van de heer Van Gijzel waarin staat dat het tot 40 miljoen passagiers mag oplopen. Dat is ook billijk. Over de 10.000 en de 10.900 woningen heb ik net gezegd dat de regering een gereserveerde zone van 12.600 heeft gemaakt. Die is inmiddels geactualiseerd naar 10.900 woningen. Dat is niet in strijd met wat ik bij de AVRO heb gezegd.

De heer **Poppe** (SP): Ik denk niet dat dit helemaal juist is. U kunt er niet zo makkelijk van afkomen door te stellen dat het ook minder kan zijn. Als de economie in elkaar stort, wordt het vanzelf minder en is de investering helemaal weg. U heeft op 15 februari voor de AVRO-radio de dubbeldoelstelling voor het milieu terzijde gelegd. U zegt dat om het 40, 50 of 60 miljoen passagiers kan gaan. Het kan dus allemaal. 12.000 woningen worden geïsoleerd. Het kunnen er ook meer zijn. U stelt dus gewoon geen grenzen als het om de economische belangen van een bepaalde groep gaat. De enorm dichte bevolking rond Schiphol is dan niet zo van belang. Dat vind ik een enge ontwikkeling.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik weet dat u nog niet zo lang in het parlement zit. Ik wil het u dan ook niet kwalijk nemen. Als u echter de inbreng van de VVD-fractie, in ieder geval van mijzelf, sinds 1986 en het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen zou hebben gevolgd, weet u dat ik altijd een koppeling heb aangebracht tussen de milieubelangen en de economische belangen. Ik heb gezegd dat als wij de lusten willen genieten van Schiphol en omgeving wij ook verantwoording moeten nemen voor de lasten. Wij moeten de gevolgen niet afwentelen op de mensen die daar toevallig in de buurt wonen. Wij moeten daar wat voor over hebben. Dat is een continue inbreng van mij geweest in de afgelopen tien jaar. De aantijging die u nu doet, werp ik verre van mij.

De heer **Poppe** (SP): De lusten zullen er misschien hier en daar zijn, bijvoorbeeld bij de vliegtuigmaatschappijen. De lasten komen allemaal in de regio terecht. Daar heb ik het over.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De lusten komen ook in de regio terecht. Wij praten onder andere over nu al 100.000 banen en er komen er nog stevig wat bij. Dat zijn ook maatschappelijke lusten. Daar hebben wij ook verantwoordelijkheid voor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer de redenering van de heer Te Veldhuis te volgen en voor een belangrijk gedeelte lukt dat wel. Hij zegt dat als het quotum vol gevlogen is bij 38 miljoen, dit acceptabel is en als het quotum pas vol is bij 43 miljoen, het ook geaccepteerd kan worden. Die redenering begrijp ik en in zoverre vind ik hem ook consequent. Als je vervolgens zegt dat om economische redenen misschien het quotum moet veranderen, is de consistentie echter verdwenen. Dat is het tweede deel van de redenering. De heer Te Veldhuis sluit niet uit dat men doorschiet van 10.000 naar 12.600. De milieuvorwaarden worden dan flexibel. De mainportdoelstellingen worden dan dominant.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee. Ik teken ervoor – zoals het kabinet heeft voorgesteld – dat een koppeling wordt aangebracht tussen de economische belangen en de milieubelangen. Waar ik flexibel wil zijn ter zake van getallen heeft dat alleen te maken met toekomstige ontwikkelingen en niet met wat de heer Van Gijzel in zijn achterhoofd heeft, namelijk dat Schiphol maar door blijft groeien. Wat wij thans met elkaar afspreken is het stellen van een grens aan de groei van Schiphol. Ik wil mij alleen binden aan het milieudoel. Ik wil op die 10.900 gaan zitten. Dat is toch een keiharde milieudoelstelling? Als dat wordt bereikt bij 38 miljoen, dan is het dus vol. Als het kan met 41 miljoen, dan hebben wij toch ook ons doel bereikt? De heer Van Gijzel maakt van die 40 miljoen een idee fixe.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat stelt de heer Te Veldhuis omdat ik naar verschillende belangen kijk. Een aantal van 10.000 is de milieunorm die moet worden gehandhaafd. Hij komt thans met een voorstel om er 10.900 van te maken. Waarom? Omdat Schiphol heeft berekend dat als er economische zekerheid wil zijn over 38,2 miljoen passagiers, van 10.900 moet worden uitgegaan. De heer Te Veldhuis sluit niet uit – zie het interview – dat het later

eventueel verder kan. Met andere woorden: de milieuvorwaarden vormen een trekharmonica, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Daar passen wij voor.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nog een keer. Ik wil mij vastleggen – de heer Van Gijzel mag mij daaraan houden – op de milieudoelstelling: 10.900 geluidsbelaste woningen. Het is voor mij niet zo vreselijk relevant of dat wordt bereikt met 38 miljoen, precies 40 miljoen of 39.999.000 passagiers. De heer Van Gijzel wil steeds maar vasthouden aan die 40 miljoen. Hij houdt vast aan een middel om een bepaald doel te bereiken. Ik bied hem aan mee te doen aan het vastleggen van een doel. Dat doel is door de regering gesteld op 12.600 geluidsbelaste woningen. Inmiddels is 10.900 geaccepteerd, 900 meer dan de 10.000, het maximum van de heer Van Gijzel. Laten wij proberen daar een commitment te maken. De middelen passen wij aan aan het vastgelegde doel. Het gaat er toch om, een bepaald doel te bereiken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp uw redenering omtrent die 40 miljoen. Waarschijnlijk worden wij het daarover niet eens. U nodigt mij uit om het doel vast te leggen: dat is dus niet meer dan 10.000 gehinderden. U stelt dan dat er dan vervolgens een economisch probleem kan ontstaan. Dus maken wij er 10.900 van. Dat is de schuifkaas die u ervan maakt. Het betekent gewoon dat u mij uitnodigt om iets vast te leggen, waaraan mensen rechten kunnen ontlenen. Vervolgens bent u voordat de uitvoering is begonnen, bezig met het verschuiven van de grenzen. Daarin zit mijn schrik. Het betekent dat wij de waarborgen die de mensen in de regio van ons vragen, op geen enkele manier recht overeind weten te houden. Het aangeven van 10.000 of 10.900 of 40 miljoen in de PKB-tekst is een onvoldoende waarborg voor het opmaken van de rekening van de nadelen die in dat gebied gevoeld zullen worden. Ik vind die fysieke drempel van rond de 40 miljoen belangrijk.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij verschillen uiteindelijk van mening over 9% aantallen woningen. U gaat akkoord met 5P, terwijl u toch wat anders wilt, met uitzondering van die 9% aantallen woningen. Ik heb er

bezwaar tegen als u iedere keer zegt: die zielige mensen daar. Als u het echt zo voelt, waarom accepteert u 10.000 woningen dan wel? U bent toch ook bezig met een fictieve grens? U probeert nu een emotionele basis te leggen, alsof u het milieugeweten rond Schiphol bent, met 900 woningen minder dan uw eigen mensen in het kabinet en een boel mensen in de Kamer willen accepteren. Ik heb betoogd – en u kunt dat niet weerleggen – dat er geen land ter wereld is dat zoveel rekening houdt met milieueisen als Nederland, als de PKB deel 3 doorgaat. Noemt u er maar eens drie!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar u weet ook dat Nederland een van de meest verontreinigde landen van Europa is. Het is dus ook noodzakelijk dat wij er wat meer aan doen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat is absoluut niet waar!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Los daarvan nodigt u mij uit nu akkoord te gaan met 10.900 woningen. U stelt dat ik het milieugeweten van de regio zou willen zijn. Ik heb gezegd dat wij voor een uitbreiding tot 40 miljoen passagiers kiezen, met heel veel pijn en moeite. Het gaat maar krap. Met alle milieuparameters lukt het maar net. Met die gedachte in het achterhoofd kun je het de mensen niet aandoen om hen in onzekerheid te laten over de bescherming voor henzelf. Wij hebben een keus te maken onder welke voorwaarden wij de uitbreiding van de economie gelet op de milieunormen acceptabel vinden. Wij hebben gekozen voor 10.000. Als je voor de uitvoering begonnen is, al doorgaat naar 10.900 of 12.600 ben je precies bezig waar ik grote schrik voor heb. De mensen weten dan niet waar zij aan toe zijn, maar Schiphol en de KLM wel, want die mogen verder.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ten aanzien van de norm van 10.000 of 10.900 is het plezierig dat de VVD-fractie dezelfde opvatting heeft, dat het veel beter is de ingewikkelde PKB-procedure niet te volgen en de contour meteen op 10.900 vast te stellen.

Deelt de heer Te Veldhuis ook onze benadering dat het wel gewenst is – dit zou de brug naar de heer Van

Gijzel kunnen zijn – om in het gebruiksplan zo lang mogelijk op de 10.000-contour te blijven vliegen? Wordt het doel van de heer Van Gijzel daar niet mee gediend? Hij is toch voor de dubbele doelstelling? Als de mainportdoelstelling niet bereikbaar is bij de norm van 10.000 woningen, zal hij toch ook een bocht naar 10.900 woningen moeten maken? Anders komt de mainportdoelstelling toch in gevaar? Hij is anders toch niet consequent als hij de pijlerconstructie handhaaft?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb in mijn betoog in eerste termijn aangegeven dat uitgaande van 10.900 in de 5P-variant, na de herberekening je ver beneden de 10.000 duikt als je MLS erop loslaat en rekening houdt met de superjumbo's. Er is dus geen enkele noodzaak om de 10.000-grens op dit moment los te laten.

Vervolgens kan de 10.000-grens altijd door middel van een PKB bijgesteld worden. Je zou daar door middel van een partiële herziening van de PKB een ruime grens van maken. In milieu-opzicht is dit geen waarborg dat er uiteindelijk niet wordt doorgegroeid. Daarom zoek ik buiten de normen van 10.000 woningen en circa 40 miljoen passagiers ook nog planologische instrumenten, om te voorkomen dat je uiteindelijk ver boven de 40 miljoen uitkomt.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als mevrouw Van Rooy goed had geluisterd, had zij mij horen zeggen dat op ons een inspanningsverplichting rust, grenzend aan een resultaatsverplichting, om op 10.000 uit te komen. Je moet je ogen echter niet dicht doen voor alles wat in de toekomst nog kan gebeuren. Voor die inspanningsverplichting heb ik echter getekend.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Voor de fractie van de VVD staat vast dat de aanvullende rail-, openbaar vervoer- en weginfrastructuur tijdig parallel en geïntegreerd in het totale Schipholpakket gereed moet komen. Over een deel van de in de PKB opgenomen infrastructuurprojecten hebben wij al een uitvoerige discussie gehad bij de vaststelling van het MIT in het najaar van 1994. Er was toen wat discussie over het opschuiven in de tijd van een aantal projecten die nu in het

kader van de PKB aan de orde zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toen met de Kamer afgesproken om deze projecten indien het uit technische en planologische overwegingen mogelijk is naar voren te halen.

Bij een werkbezoek aan het ROA klonk de roep om een versnelling van het kasritme, omdat de plannen bestekklaar op de plank zouden liggen. Ik bespeur dan toch enig verschil van inzicht tussen de regering en het ROA. Dat brengt mij tot de vraag hoe de communicatie tussen de regering en het ROA c.q. de vervoerregio over de planning en uitvoering van de hier genoemde projecten verloopt. Dan heb ik het over de projecten die al zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport, het MIT.

Maar de onderhavige PKB bevat ook projecten die financieel niet gedekt zijn. Dit roept bij mijn fractie toch enkele vragen op over de financiële inpasbaarheid van dit PKB-project. Niet alleen zijn er over ongedekte projecten verwachtingen gewekt, maar ook bijvoorbeeld voor de HSL-oost zijn concrete voorwaarden opgenomen in deze PKB. Daarom wil ik graag dat de regering wat meer duidelijkheid verschafft over de status van de zogeheten B-, C- en D-projecten, dus de nog niet in de meerjarenraming ingekaderde projecten in relatie tot het door ons al vastgestelde Meerjarenprogramma infrastructuur en transport.

Om te voorkomen dat wij straks onze hoofdinfrastructuur in de uitverkoop moeten doen, vinden wij het heel belangrijk dat er nu al zicht is op de gevolgen van wat wij nu besluiten, mede in relatie tot de middelen die beschikbaar komen. Is de regering dan ook bereid om in de vorm van een financieel scenario dekking grote projecten infrastructuur, om het zo maar te noemen, meer inzicht te geven in de wijze waarop de bedragen voor de ongedekte projectkosten over de hele planperiode van ongeveer twintig jaar in de begroting en meerjarenramingen ingepast en afgezet worden tegen de op langere termijn te verwachten financiële middelen? Daarbij hoort natuurlijk ook de wijze waarop bij tegenvallers prioriteiten gesteld worden.

Dit sterkt mijn fractie in haar overtuiging dat wij voor de langere termijn de overstep moeten maken

naar een duurzaam financieel kader voor de produktieve investeringen, dus een kapitaaldienst. Hoe staat deze regering – misschien moet ik zeggen: juist deze regering – hier tegenover?

Deze PKB voorziet in een majeure kapitaalsinvestering om de bereikbaarheid van Schiphol te waarborgen via zowel weginfrastructuur als verbetering van het openbaarvervoerproduct. De afgelopen weken is een beetje het beeld ontstaan dat de mega-investering alleen Schiphol ten goede komt. Maar voor mij staat vast dat die vruchten vooral de bereikbaarheid van de hele Amsterdamse regio ten goede komen. Om het effect van deze investering zoveel mogelijk tot zijn recht te laten komen, zou het kabinet met de regio Amsterdam een bereikbaarheidsconvenant kunnen sluiten. Hoe staat de regering hier tegenover?

Dat ondanks de genoemde maatregelen van uitbreiding van infrastructuur en een mobiliteitsgeleidend beleid de verwachte mobiliteitsgroei het gunstige effect kan wegpoetsen, blijft een punt van zorg, dit erkennen wij. Wij moeten ons echter ook heel goed realiseren dat het mobiliteitsprobleem niet in direct verband met Schiphol staat. Wij hebben daarom met heel veel belangstelling kennis genomen van de brief die wij afgelopen week van minister Jorritsma hebben mogen ontvangen. Daarin wordt een samenhangend pakket van verkeersbeheersingsmaatregelen ontvouwd om de fileproblematiek aan te pakken.

De minister geeft in haar brief ook aan dat zij separaat terugkomt op het rekeningrijden. Dat is een goede zaak, mede omdat er over het rekeningrijden gesproken moet worden in het kader van een algemeen mobiliteitsdebat en niet in relatie tot Schiphol sec. Wij betreuren het daarom dat in het rapport van het bureau Oranjewoud een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van de mainport Schiphol gezocht wordt in een generieke vorm van prijsbeleid. De VVD-fractie heeft er grote moeite mee om in het debat over Schiphol een legitimatie te zoeken om het autorijden in Nederland duurder te maken. Ik merk dan ook op aan het adres van mijn collega Van Gijzel dat deze vorm van koppeling voor de VVD echt onbespreekbaar is. Wij vinden dit een vorm van discussie-

vervuiling. Schiphol is niet de veroorzaker van de files rond Amsterdam. En kwartjes van Kok zijn hiervoor geen gepatenteerd oplosmiddel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb die koppeling niet aangebracht. In het Oranjewoud-rapport staat dat als je een oplossing wilt voor het probleem van de bereikbaarheid van Schiphol, je iets moet doen aan de generieke mobiliteit die zich daar los van Schiphol ook manifesteert. En daarvoor is het noodzakelijk om naast de uitbreiding van de infrastructuur ook iets te doen aan het prijsbeleid, zeggen zij. Zij halen daarbij het provinciale plan aan waarin zeer excessieve verhogingen staan. Er staan zelfs zulke grote verhogingen in dat ik denk dat die niet kunnen. Het is dus niet mijn opvatting, maar de opvatting van de provincie, neergelegd in het Inverno, over de manier waarop dat moet gebeuren. Als wij daar geen oplossing voor weten te vinden – daarom heb ik het kabinet daarnaar gevraagd – is de bereikbaarheid van Schiphol niet gegarandeerd. Dat kan het laatste zijn wat u zou willen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vast dat de heer Van Gijzel zich verschuilt achter de mening van anderen als het om het prijsbeleid gaat. Hij mag hier natuurlijk de mening van anderen ten gehore brengen, maar hij heeft eerder zelf naar buiten gebracht dat hij de accijnsverhoging een goed middel zou vinden om de bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat heb ik nooit gezegd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als het niet zo is, ben ik daar blij om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U moet er wel mee oppassen wat u hier naar voren brengt. Ik heb het niet gezegd. Ik heb alleen gerefereerd aan de provinciale plannen en aan het rapport van Oranjewoud. Ik zeg dat ik niet uitsluit dat de variabilisatie in Nederland verder gestalte zou moeten krijgen. Dat kan via de accijnzen, mede in relatie tot de accijnzen in de landen om ons heen. Als dat niet kan, zal het op een andere manier moeten. Wat bedoel ik met die variabilisatie? Het betekent dat de prijs per kilometer omhoog

gaat. Dan wordt dus het gebruik verder belast. De prijs van het bezit wordt dan verder verlaagd. Dat is iets wat ook uw fractie tot nu toe gesteund heeft. Ik snap dus niet waarom u een tegenstelling creëert. Het moet u een zorg zijn dat de toegankelijkheid van Schiphol, een belangrijke economische functie in Nederland, in de toekomst gegarandeerd is. Dat is dus niet op deze manier. Ik ben heel benieuwd welke voorstellen u heeft, want tot nu toe hoor ik van uw zijde niks anders dan dat het knarsetandend tot stilstand komt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als wij tijdelijk tot stilstand komen omdat er aan de weg gewerkt wordt, wil ik dat wel accepteren. Het gaat er mij om dat wij niet met maatregelen moeten komen die lastenverhogend werken voor de burgers en het bedrijfsleven, maar het probleem niet oplossen. Wij moeten komen met daadwerkelijke oplossingen. Ik ben daarom ook heel blij met de brief van minister Jorritsma, waarin een heel pakket beheersmaatregelen staat, ook voor de regio Amsterdam. Ik denk dat dat een goede weg is, in aanvulling op de maatregelen die wij nu in deze PKB opnemen. Dat betekent: uitbreiding van infrastructuur, verbetering van het openbaar vervoer en een mobiliteitsgeleidend beleid, in te zetten door regionale en lokale overheden en zeker niet in de laatste plaats door het bedrijfsleven zelf. Op die manier komen wij een heel eind.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw Verbugt heeft aan het begin van haar inleiding terecht gezegd dat de OV-infrastructuur en de wegeninfrastructuur tijdig gereed moeten zijn. De vraag is nu wat zij onder "tijdig" verstaat. In het rapport van Oranjewoud wordt niet alleen gesproken over mobiliteitsgeleidende maatregelen. In het rapport staat ook: De infrastructuurle maatregelen schieten te kort op de korte termijn. Die zijn dus niet tijdig gereed. Deelt u die conclusie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In het MIT zijn al projecten gepland. De minister heeft bij de behandeling van het MIT, in het najaar, de toezegging gedaan dat zij zou proberen om de financiële en technische hindernissen uit de weg te ruimen. Zij zou proberen die projecten naar voren te halen. Dat is

een toezegging waar ik op dit moment mee kan leven. In het uitvoeringsschema zien wij dat wij voor de korte termijn een groot aantal projecten letterlijk en figuurlijk op de rails zetten om de mobiliteit rond de mainport zo snel mogelijk in lijn te laten lopen met de ontwikkelingen die wij voor de luchthaven in petto hebben.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Daarmee is allemaal rekening gehouden in de conclusies van Oranjewoud. Desondanks komt men tot de zeer alarmerende conclusie, dat het op de langere termijn weliswaar allemaal mooi voor elkaar komt, maar dat Schiphol op de korte termijn gewoon dichtslibt als er niet gebeurt. In uw woorden beluister ik toch dat u eigenlijk zegt: laten wij maar gewoon doorgaan, er hoeft niets extra's te gebeuren. U vindt dus niet, in tegenstelling tot de CDA-fractie, dat de zuidtangent versneld gerealiseerd zou moeten worden? Het is procedureel mogelijk om die vóór 2000 gereed te hebben. Dan is de zuidtangent ook vóór de Floriade gereed. Zegt u gewoon: laat het maar doorgaan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als ik u zo hoor, moet ik concluderen dat u de brief die minister Jorritsma afgelopen weekend heeft gestuurd, niet ontvangen heeft. In die brief kondigt zij een heel pakket maatregelen aan, in aanvulling op hetgeen wij hier nu behandelen. Het gaat om maatregelen ten bedrage van 1,2 mld.

Ik vind de zuidtangent een buitengewoon belangrijk project. De commissie heeft er ook vragen over gesteld aan het kabinet. Het kabinet heeft geantwoord, te bezien of het mogelijk is de besluitvorming te vervroegen. U weet net zo goed als ik dat die besluitvorming samenhangt met de exploitatietekorten op de infrastructuur, die in het ROA-convenant voor de Vinex niet afgedekt zijn. Daarover moet nog gesproken worden en helderheid gegeven worden. Dat wil ik in de besluitvorming over vervroeging betrekken.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U gaat toch wat om de vraag heen. De brief van de minister ging bij mijn weten niet over infrastructuurle projecten in het bijzonder, maar veel meer over de mobiliteitsmaatregelen. U verwijst

naar mogelijkheden om te versnel-
len, maar u ziet toch hoe het bij
Schiphol nu al dichtloopt met files
iedere dag. Daarom is het uitermate
urgent dat de OV-projecten veel
sneller gerealiseerd worden. U kunt
niet volstaan met te zeggen: hopelijk
kan het sneller. Het moet sneller.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan had u
voor een beter Vinex-convenant
moeten zorgen, waarin duidelijkheid
was gegeven over de exploitatie-
tekorten. Dat is het punt dat op dit
moment openstaat. Ik raad u aan de
brief van minister Jorritsma te lezen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat
langzaam maar zeker niet meer op
om naar het verleden te verwijzen.
Dit kabinet zit er een jaar; u draagt
nu de verantwoordelijkheid.

De **voorzitter**: Dit heen en weer
pingpongen lijkt mij weinig zinvol
vlak voor de lunchpauze. Ik vraag de
leden of het echt dringend is om te
interrumpen. Anders vraag ik
mevrouw Verbugt, haar betoog te
vervolgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb
nog een paar puntjes.

De **voorzitter**: Wilt u dan wel kort
zijn? U hebt al ettelijke malen
geïnterrupteerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Tijdig
kan het niet meer; dat staat nu al
vast. Over datgene wat mevrouw
Verbugt over het Vinex-convenant
zegt, ben ik het met haar eens. Dat
kan ons en het kabinet echter niet
ontslaan van de plicht om het zo snel
mogelijk te regelen. Het is waar dat
het vorige kabinet wel geld heeft
nagelaten, maar geen projecten. Die
moeten nu wel snel tot stand komen.
Ik hoop dat zij het hiermee eens is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik steun
zeker uw pleidooi bij het kabinet om
te bezien in hoeverre dit project naar
voren gehaald kan worden. Met die
benadering ben ik mijn verhaal
begonnen.

Ik stap over op een ander
onderwerp, de relatie tussen de
luchthaven en de woningbouw-
ontwikkeling. Mijn fractie stelt met
zorg vast dat de woningbouw steeds
verder oprukt in de richting van de
luchthaven. Wij vinden dat geen
goede ontwikkeling. Vooral bij de
locatiekeuze voor grootschalige

nieuwbouwwijken moeten wij erop
toezien dat wij niet bouwen voor de
geluidsoverlast. Over de ligging van
enkele grote bouwlocaties, waaron-
der Vinex-locaties, in relatie tot de 30
Ke-contour maak ik mij toch zorgen,
te meer daar de RARO eerder heeft
geadviseerd de Vinex-locaties rond
de luchthaven nader in beschouwing
te nemen en het grootschalig
bouwen tussen de 20 en 30 Ke te
vermijden. Hoe kijkt minister De Boer
hier tegenaan? Welk gewicht hecht
zij aan de genoemde adviezen van
de RARO?

Bij het ontwikkelen van nieuwbouwlocaties speelt het keuze-
element een rol. Anders is dat bij de
bebouwing die er al is. Een
bestaande dorpskern kun je niet
verplaatsen. Hiermee kom ik bij een
ander uiterste: de kern van Aalsmeer
valt onder het vrijwaringsregime,
waardoor zelfs vervangende
nieuwbouw, dorpsaantering en
opvulling van open gaten straks niet
meer mogelijk is. Het CDA sprak er al
over; ook de fractie van de VVD heeft
er problemen mee indien de
toekomst van Aalsmeer daarmee in
een "sterfhuiskonstructie" wordt
omgezet. Ik vraag minister De Boer
hoe zij tegen een sterfhuiskonstructie
voor Aalsmeer aankijkt en of zij ertoe
bereid is dit probleem nader te
beziën. Het gaat mij hierbij duidelijk
niet om een grote uitbreiding van de
woningbouw aldaar.

De vergadering wordt van 14.00 uur
tot 14.45 uur geschorst.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! Niemand zou het nu in z'n
hoofd halen om een nationale
luchthaven aan te leggen op de plek
van Schiphol, een plek midden in
een dicht verstedelijkt gebied, waar
miljoenen mensen wonen en waar
het verkeer verstopt raakt op de
steeds maar uitdijende wegen. Maar
Schiphol ligt er nu eenmaal: een
peperdure, goed geoutilleerde
internationale luchthaven die je niet
een, twee, drie in een paar dozen
kunt stoppen en verhuizen naar een
gunstiger plek; en zelfs als dit zou
kunnen, is het de vraag of je er veel
mee opschieft. Een luchthaven als
Schiphol beïnvloedt de expansie van
de Randstad en andersom, en als je
daar niets aan doet, gaat het fout. De
luchthaven Schiphol lijkt op een
levend organisme; zij heeft de
natuurlijke drang om groter te
groeien en kan zich, van nature, niet

beheersen. En dus zal de politiek
harde grenzen moeten stellen aan de
groei van Schiphol.

Het kabinet gaat uit van 10.000
woningen binnen de 35 Ke-zone.
Voor de aanleg van de vijfde baan
zal het maximum 15.100 bedragen.
D66 wil de grens van 10.000 strikt
interpreteren. Schiphol zal haar
mainport binnen deze geluidszone
moeten ontwikkelen, ook als dit
betekent dat er minder dan 40
miljoen passagiers vervoerd kunnen
worden. Wij hebben er geen
behoefte aan de deur op een kier te
zetten voor een gereserveerde
geluidszone van 12.600 woningen,
waardoor verdere groei mogelijk is.
De omzettingprocedure zoals deze
in de PKB staat, hoeft voor ons dus
niet en wij zullen daartoe een motie
indienen.

Door vast te houden aan de 10.000
zal Schiphol daadwerkelijk een stap
moeten maken in 2003, als de vijfde
baan er ligt, van 15.100 woningen
naar 10.000. Schiphol geeft echter nu
al aan dat zij de gereserveerde zone
nodig heeft en zal op een snelle
omzetting aandringen, zodat zij zich
niet maximaal hoeft in te spannen
om terug te gaan naar die 10.000
woningen. Hetzelfde geldt voor de
nieuwe berekening van 10.900
woningen: ook dat accepteren wij
niet. 10.000 is voor D66 gewoonweg
de grens.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA):
Voorzitter! Het is, denk ik, niet alleen
de luchthaven Schiphol die 10.900
woningen op termijn als uitgangspunt
neemt. Dat staat eveneens in de
PKB en het is ook het standpunt van
het kabinet dat het binnen die 10.000
woningen zeer waarschijnlijk niet
kan. Mevrouw Van 't Riet zegt dat dit
dan jammer is en dat het dan maar
met minder dan 40 miljoen
passagiers moet. Dit betekent dat er
een zeer groot risico is dat als de
economische groei wat meezit,
Schiphol al snel niet meer een
mainport genoemd kan worden.
Begrijp ik daaruit dat D66 de
dubbeldoelstelling in feite niet
onderschrijft of niet vasthoudt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! De dubbeldoelstelling
willen wij zo strikt hanteren, dat de
mainport binnen de 10.000 wonin-
gen, de 40 miljoen passagiers, niet
gehaald kan worden. 10.000 betekent
nu 408.000 vliegbewegingen en 37,8
miljoen passagiers. Dat nemen wij

als een gegeven. Wij geven aan Schiphol aan dat zij de ruimte kan krijgen om te groeien naar 40 miljoen passagiers, als er bijvoorbeeld met stillere vliegtuigen wordt gewerkt. Die ruimte kan de luchthaven dan optimaal benutten en het is ook een extra prikkel voor dit bedrijf om daaraan te kunnen voldoen. De mainport wordt in de zin van 432.0000 vliegbewegingen en 40 miljoen passagiers niet gehaald, maar ik denk en geloof dat Schiphol het wel degelijk kan verwezenlijken, als inderdaad die prikkel wordt benut.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar als u uitgaat van de PKB, dan moet ik constateren dat de PKB – dus het kabinet – zegt, dat het zeer onwaarschijnlijk is dat het binnen de 10.000 zal kunnen. Stel dat die schonere, geluidsarmere vliegtuigen er niet komen, dan zegt u: jammer, maar dan offeren wij de mainportdoelstelling er maar aan op?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan wordt het een mini-mainportdoelstelling.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat is geen mainport meer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is wel degelijk een mainport in mijn ogen. Ik denk dat Schiphol nu wel degelijk de kans krijgt, in vijftien jaar, om dit doel te realiseren en ik denk dat dit kan lukken. In ieder geval vinden wij het, in het kader van de milieucriteria, belangrijk om aan die 10.000 vast te houden en geen verdere groei mogelijk te maken. Als er verdere groei noodzakelijk is, dan zien wij die elders, maar daar kom ik straks op terug in mijn verhaal.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat er niet om of u Schiphol een mainport vindt, het gaat erom of de KLM het een mainport vindt. De centrale vraag is of de KLM hier blijft, en met uw aanpak betwijfel ik dat!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De Kamer geeft de grenzen aan die bepalend zijn voor de groei van deze luchthaven.

Mijn fractie verbaast zich overigens over het feit dat er nu reeds een aanwijzingsprocedure in gang is gezet voor de omzetting van 12.600 woningen op het moment dat

de Kamer de PKB nog moet behandelen. Hoe is het mogelijk dat er nu al een complete uitvoerings-MER van 5P ligt, waarin de uitvoering van het besluit van de Kamer aan de orde is op het moment dat de Kamer nog moet besluiten? In dit rapport, dat wij via vertrouwelijke bronnen hebben gekregen – en wij zijn er zeer ongerust over dat het er ligt – staat dat Schiphol hiermee tegemoet heeft willen komen aan het dringende verzoek van de overheid, dus van dit kabinet, om deze UMER in procedure te brengen. Is dit waar en, zo ja, hoe serieus wordt de Kamer dan nog genomen?

Ook zet het kabinet de deur op een kier voor een tweede areaal, weliswaar na 2015. Het komt ons voor dat bij dit tweede areaal wordt uitgegaan van een groter aantal passagiersbewegingen dan ooit kan worden afgehandeld binnen de door ons gestelde grens van 10.000 zwaar gehinderde woningen. Daarom willen wij ook deze passage door middel van een amendement uit de PKB schrappen en geen tweede areaal toelaten, ook niet op termijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Betekent dit dat mevrouw Van 't Riet ook nieuwe pieropstellingen bij de vijfde parallelle baan afwijst?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De satellieten in de PKB, zoals wij ze noemen, wijzen wij niet af. Dat betekent dat vanuit het centrale areaal, als dat voor de vijfde baan noodzakelijk is, via people movers de mogelijkheid wordt gegeven om erheen te gaan. Wat wij niet willen, is een tweede areaal naast het centrale areaal, die een landzijdige ontsluiting heeft. Dat willen wij voorkomen, want dan is de groei van het aantal passagiers exorbitant.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar dan wijzigt u dus niets aan de definitie van de criteria voor een mainportdoelstelling, waarin de behoefte aan pieropstelplaatsen als maatstaf genomen wordt om die mainportdoelstelling te kunnen halen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, ik verander alleen de zin over het tweede areaal, waarin gezegd wordt dat als aanvulling de mogelijkheid bestaat om na 2015 wel het tweede areaal aan te leggen met een

landzijdige ontsluiting. Die zin willen wij uit de PKB amenderen.

De minister heeft in haar brief over Lelystad van 2 juni jl. een integrale visie op de luchtvaartinfrastructuur aangekondigd. D66 vraagt de minister om in die integrale visie aan te geven wat de consequenties zijn van beperking van de groei van Schiphol tot 10.000 zwaar gehinderde woningen. Verdere groei van het vliegverkeer zal dan elders moeten worden afgehandeld, hetzij binnen, hetzij buiten Nederland. Wij vragen de minister om alle alternatieven te onderzoeken. Voor ons zijn 10.000 zwaar gehinderde woningen de grens aan de groei van Schiphol. Het feit dat juist voor het halen van die grens de aanleg van de vijfde baan noodzakelijk is, staat voor ons niet ter discussie. De beoogde geluidswinst is zonder aanleg van deze baan niet te halen. Integendeel, de geluidsoverlast zal bij een mainportontwikkeling met het vier-banenstelsel, dus het huidige, verdrievoudigen naar 30.500. De vraag leeft bij mijn fractie of na de aanleg van de vijfde baan er bestaande banen zijn die buiten gebruik gesteld kunnen worden, zoals de Buitenveldertbaan, die nu als harde-windbaan wordt genoemd. Nu is die baan bij harde wind nog nodig, maar in de toekomst kunnen wij misschien zonder die baan.

Hoe zit het trouwens met de Schiphol-Oost-baan 04-22, de verzwegen zesde baan van Schiphol? Is het de bedoeling om deze baan te verlengen en te verzwaren? Is het de bedoeling om voor de kleine en middelgrote toestellen het gebruik ervan te intensiveren? Hoe verhoudt zich dat met deze PKB? Waarom wordt er sowieso niet over deze baan gesproken? Waarom lees ik in het rapport, de UMER, dat eventueel de vijfde baan 200 meter langer moet worden dan de 3600 meter die afgesproken is?

Over de ligging van de vijfde baan wil ik graag het volgende zeggen. D66 kiest voor de baan die kwalitatief het beste en het meest realistisch is, zowel op het gebied van milieu als van kwaliteit en de kosten. Het komt ons, na bestudering van alle gegevens en na afweging van al deze punten, voor dat de vijfde parallelle baan het beste scoort. Wij hebben er geen behoefte aan om van de vijfde gedraaide baan een milieusymbool te maken, zo zeg ik ook tegen de heer Rosenmöller. Het

lijkt ons bovendien een illusie dat de gedraaide baan een definitief slot op Schiphol zou betekenen. Wij kiezen voor de beste variant en wij denken dat dat de parallelle baan is, maar wij zullen ons eindoordeel opschorten tot na het debat van vandaag.

De heer **Rosenmöller** (Groenlinks): Ik neem aan het u tegen alle aanwezigen spreekt, maar ik voel mij natuurlijk aangesproken.

Hebt u niet het idee dat de fractie van D66 iets te vroeg gejuicht heeft over die vijfde parallelle baan, nu u in eerste termijn nog een opening houdt om via de antwoorden van de minister op een mogelijk ander standpunt uit te komen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb daarvoor altijd een duidelijk formulering gebruikt, op grond van de gegevens die op dat moment bekend waren en ook nu bekend zijn, waar de fractie van de PvdA absoluut niet duidelijk is en haar eindoordeel van alles en iedereen laat afhangen, maar geen keuze maakt. Op grond van de gegevens die wij nu hebben, zowel de milieugegevens als de technieken die in ontwikkeling zijn, de capaciteiten en de kosten, kiezen wij voor die vijfde parallelle baan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar nu dan even naar de precieze redenering. Want wat je ook van de PvdA zeggen wilt, wij hebben het nu even over uw standpunt. Het gaat daarbij om de vergelijking tussen 5P en 5G. U kiest voor 10.000 woningen, u kiest voor geen tweede areaal. Dat is op zichzelf heldere taal. Maar tegen die achtergrond is toch de beste waarborg om de dubbel-doelstelling te realiseren en dat tweede areaal niet te krijgen, dat fysieke "slot" via die vijfde gedraaide baan? Dat kan toch niet ontkend worden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb geprobeerd uw visie te analyseren. Maar als je 5G kiest, is het toch mogelijk een tweede areaal aan te leggen, namelijk ten noorden van de Buitenveldertbaan en ten oosten van de Zwanenburgbaan. De capaciteit van de 5G-baan is zo veel groter dan wij nu met die mainportdoelstelling beogen, namelijk 432.000 vliegbewegingen. U weet ook dat die 5G-baan 595.000 vliegbewegingen kan verwerken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar niet via de mainportcriteria. Kijk, ik denk dat uw redenering mank gaat. U kunt niet zeggen dat een zelfde tweede areaal kan komen bij de vijfde gedraaide baan als bij de vijfde parallelle baan. U kunt niet zeggen dat de doorgroei naar 550.000 tot 650.000 vliegbewegingen bij de vijfde gedraaide baan ook nog kan binnen het kader van de mainportcriteria. Dat kan bij de vijfde parallelle baan wel. En vriend en vijand zijn het erover eens dat de minste milieuschade in ieder geval toch gehaald wordt bij die vijfde gedraaide baan. Dat maakt niet zoveel uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar wij hebben te maken met een fictief gegeven over een maximaal aantal vliegbewegingen dat een baan kan verwerken dat wij geen van beide willen. Mijn beslissing om niet voor de 5G-baan te kiezen, heeft niet zozeer te maken met deze capaciteitsnorm, die veel te hoog is, maar met het feit dat uitgaande van technieken die er nog niet zijn en waarvan wij nog niet weten wanneer ze er zullen zijn, die niet gecertificeerd zijn, namelijk de MLS en de GPS, getracht moet worden de milieuwinst, de geluidswinst te realiseren die de 5G-baan enigszins in de buurt laat komen van de 5P-baan. Dat gaat mij te ver.

Daarnaast is er het punt van de veiligheid. De heer Van Gijzel heeft gezegd dat 10^{-5} betekent dat 5G beter scoort dan 5P. Ik kan u zeggen dat dat om 150 mensen gaat. Bij 10^{-6} of 10^{-7} gaat het om 20.500 mensen. Daarnaast is bij de convergerende banen op zichzelf niet berekend wat dat betekent. U kunt mij niet wijsmaken dat vliegtuigen niet kunnen crashen bij banen die zo op elkaar staan. Daar moet je bepaalde technieken voor hebben. Bij slecht weer kan de baan niet gebruikt worden en moet weer teruggegaan worden naar de Buitenveldertbaan. Kortom, alles afwegend vind ik het gewoon niet de beste keuze, naast de kosten en het ruimtelijk beslag. En daarop richt je je.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De kernvraag aan u is op basis waarvan u het beoordeelt. U hebt zelf gezegd dat er geen nadere berekeningen gedaan zijn over de externe veiligheid. Daardoor is er op dat punt ook geen conclusie te

trekken. Over de milieu-eisen is al veel gezegd. Er zijn ook veel meningsverschillen over. Maar het blijft een beetje beperkt tot "lood om oud ijzer", zoals collega Van Gijzel zei, of diverse "plussen en minnen", zoals collega Te Veldhuis aangaf. De heer Te Veldhuis hanteerde andere criteria, bijvoorbeeld kosten en vertraging. Ik was het niet eens met wat hij zei, maar ik vond het wel een helder verhaal. U hebt hier als enige de stelling dat het vanuit milieu-overwegingen beter is om 5P te kiezen. Dat houdt geen stand.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat ben ik niet met u eens en dat probeer ik u steeds duidelijk te maken. Als je uitgaat van technieken die er niet zijn, kun je die milieuwinst, die geluidswinst halen. Ik kan daar nu niet van uitgaan. Ik vind dat risico te groot. Als je de technieken niet hebt, zit je slechter in de nacht, zit je slechter in de 35 tot 40 Ke-zone. Het enige is de 20 Ke-zone. De PvdA wil kennelijk een wijziging van de PKB hebben om daarvan uit te gaan. Dat kan, maar als ik de plussen en minnen optel, kom ik zelfs op het punt van het milieu, van het geluid, negatiever uit bij 5G. Vervolgens spelen dan de kosten en het ruimtelijk beslag een rol. Het is een kwestie van een inhoudelijke afweging. Wij maken die afweging nu.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben het niet met u eens over die afweging op milieugebied. Tot nu toe maakt u in uw betoog geen punt van de harde grens van 40 miljoen passagiers. In de maatschappelijke discussie voorafgaand aan dit debat hebt u dat ook niet gedaan. Moeten wij het voor mogelijk houden dat in uw optiek, met een grens van 10.000 woningen, via aan vijfde parallelle baan doorgroei mogelijk is naar 45 tot misschien zelfs 50 miljoen passagiers? Neemt u dat voor uw rekening? Is die situatie met steun van D66 denkbaar voor een toekomstig Schiphol?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Een aantal van 10.000 woningen betekent op dit moment 37,8 miljoen passagiers. Daar willen wij het op houden. Een aantal van 40 miljoen is dan überhaupt niet aan de orde.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u het met mij eens dat je zo'n

grens van 40 miljoen als een relatief harde grens in de PKB moet opnemen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoe relatief is dat?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is iets minder relatief dan een beleidsuitgangspunt. Een mogelijk amendement-Van Gijssel om dit als een besluit van essentieel belang in de PKB op te nemen, zou ik steunen. Wij weten allemaal wat dat betekent. Als het aantal dan overschreden wordt, moet de PKB-procedure worden doorlopen. Dat is geen kleinigheid. Het betekent niet dat het onmogelijk is, maar het betekent wel dat het aan zwaardere voorwaarden wordt getoetst. Dat is een nadrukkelijker slot dan ik tot nu toe in het verhaal van mevrouw Van 't Riet heb gehoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij vinden het aantal van 10.000 woningen het meest nadrukkelijke en meest handhaafbare slot. De 40 miljoen passagiers vormen daarvan een afgeleide. Het gaat dan om de vraag naar middel en doel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die 10.000 woningen snap ik, maar er zijn natuurlijk meer problemen in het gebied. Ik noem de passagiersafwikkeling, de aan- en afvoer, enz. De provincie Noord-Holland heeft een dubbele doelstelling gehanteerd: 10.000 woningen en 40 miljoen passagiers. Waarom? Omdat de provincie zich grote zorgen maakt over de landzijdige ontsluiting, over het vastlopen van het gebied, het niet meer op een goede manier kunnen accommoderen van die passagiers. De provincie zegt zo iets niet zonder reden.

De veiligheid is uw belangrijkste punt in de keuze tussen 5P en 5G. Weet u dat de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan convergeren, terwijl ze gelijktijdig gebruikt worden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is ook niet goed.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar het is de helft van de capaciteit van Schiphol op dit moment.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar wij zijn nu bezig met een nieuwe baan. Schiphol is op dit moment een

soort mikado. U maakt het alleen maar erger.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik begrijp dit niet. Het gaat om een veel gebruikt banensysteem, waarin de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan convergeren, terwijl ze gelijktijdig worden gebruikt. Wij gaan daar in de toekomst een "ghost approach" doen. Volgens mevrouw Van 't Riet kan het daar wel, maar hier om veiligheidsredenen niet. Daar hebben wij nu juist veiligheidsmaatregelen voor getroffen. Op basis daarvan is 5G voor de 10⁻⁵-contour beter. Voor de 10⁻⁶-contour is dat misschien niet het geval. Met andere woorden, in dit opzicht is het lood om oud ijzer.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Van 't Riet hierop nu ingaat en vervolgens haar betoog vervolgt. Ik wijs de leden erop dat de vergadering inmiddels enigszins uitloopt. Ik zal zo dadelijk een voorstel formuleren voor het vervolg. Er zijn twee mogelijkheden: of wij gaan door na 18.30 uur, of wij stoppen. De keuze is afhankelijk van de mogelijkheden van de Stenografische dienst. Ik verzoek u allen zo min mogelijk te interrumperen, opdat in ieder geval de eerste termijn van het kabinet voor 18.30 uur kan worden afgerond.

De heer **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik ben duidelijk geweest over de veiligheid. Ik vind het dus in ieder geval niet lood om oud ijzer. Het afwikkelen van het verkeer vind ik bij de 40 miljoen passagiers het grootste knelpunt. Het maakt niet zoveel uit hoeveel passagiers er in een vliegtuig zitten. Het voor- en natransport over de grond is het grootste knelpunt. Dat heeft ook te maken met de toekomstige congestie.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik begrijp wel wat daarachter zit. Er ligt een uitspraak van uw congres, dat u moet kiezen voor 5G als deze baan op het gebied van veiligheid en milieu beter scoort. Dat heeft u in een vroegtijdig stadium echter al niet gedaan. Dat is natuurlijk uw goed recht. Maar het is te gemakkelijk om op basis van die misschien iets te vroeg gemaakte keuze te blijven argumenteren, dat 5G op het gebied van veiligheid en geluidshinder aanzienlijk slechter zou scoren. Uit alle onderzoeken blijkt immers dat

dit niet het geval is. Als u niet met gekromd naderen wilt vliegen, dan blijkt uit het IMER dat 5G op het gebied van geluidshinder sowieso veel beter scoort.

De heer **Van 't Riet** (D66): Dat is feitelijk onjuist. Alleen binnen de 20 Ke scoort 5G beter, bij 30 en 40 Ke niet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar hoeveel gehinderden...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijssel, ik denk dat de standpunten nu voldoende gewisseld zijn, zeker in deze eerste termijn.

De heer **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wij zijn het oneens over de interpretatie van de onderzoeken. Bij mijn afweging tussen 5G en 5P heb ik uiteraard goed gekeken naar de motie van het congres van D66. Ik kom niet uit op gelijkwaardigheid, waarvan de motie spreekt. In de motie staat: als de twee banen gelijkwaardig zijn, kies dan voor 5G. Maar ik kom met de beste wil van de wereld niet tot die gelijkwaardigheid en daarom kies ik voor 5P.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb nog een vraag aan mevrouw Van 't Riet. En ik ben benieuwd naar de reactie van het kabinet op het antwoord dat zij daarop zal geven. Zij zei: bij groei in een vierbanenstelsel komen wij op 30.000 geluidsgehinderde woningen. Bij 5P komen wij op 10.000, maar dat is voor ons dan ook de limit. Dat betekent een winst van 20.000. Waarom is een winst van 19.100 geluidsbelaste woningen voor D66 onaanvaardbaar, want dat komt overeen met de limiet van 10.900 woningen. Wat is voor mevrouw Van 't Riet de inhoudelijke reden waarom 10.000 nog wel acceptabel is en 10.900, dus 9% meer, niet? Wat zit daar precies achter? Wat is de inhoud van die overwegingen?

De heer **Van 't Riet** (D66): Onze overweging is om een harde norm te stellen van het aantal af te wikkelen vliegbewegingen en passagiers en Schiphol ook te laten merken dat wij die norm stellen, opdat men daarmee rekening kan houden. Die harde norm ligt, wat ons betreft, bij 10.000 woningen en niet bij een vergroting van de zone naar 10.900.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Maar baseert u dat op overwegingen van volksgezondheid, van milieubelasting? Ik heb u daar niet over gehoord.

De heer **Van 't Riet** (D66): Met name op de belasting. Het verschil tussen 10.000 en 10.900 zit in 5,5% groei en 2,2 miljoen passagiers. Hierover zijn niet zoveel gegevens beschikbaar, maar dat verschil heb ik berekend. Dat is het ons waard om te kiezen voor 10.000 woningen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp een punt niet in de dialoog tussen mevrouw Van 't Riet en de heer Te Veldhuis.

De **voorzitter**: Kunt u dat niet bewaren voor de tweede termijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Het is belangrijk voor onze beoordeling.

De **voorzitter**: Ik doe toch een dringend beroep op de leden. Wij hebben echt niet zoveel tijd meer. Ik heb inmiddels wel bericht gehad dat wij na 18.30 uur kunnen doorgaan, maar ook dan hebben wij niet eindeloos de tijd. Ik verzoek de leden zeer kort te interrumperen, en dan alleen nog als dat dringend noodzakelijk is. Anders moet ik hardere maatregelen nemen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Te Veldhuis spreekt in zijn vraag aan mevrouw Van 't Riet van 30.000 woningen binnen de 35 Ke. Maar ik weet echt niet waar dat vandaan komt. Er staat: binnen de 35 Ke tot introductie van de vijfde baan 15.100 woningen. Het gaat erom, die 15.100 woningen terug te brengen naar 10.000. Ik snap dus niet waar die 30.000 vandaan komt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het staat in de onderzoeksrapporten. Bij 40 miljoen passagiers is in een vier-banenstelsel sprake van 30.000.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat is dus helemaal niet de bedoeling.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Inderdaad, dat doen wij niet.

Voorzitter! De politiek had zich met de uitbreiding van Schiphol voor een vrijwel onmogelijke opgave geplaatst: groeien mocht, mits tegelijkertijd het leefmilieu in de omgeving van Schiphol zou

verbeteren. Uit die zelf opgelegde opgave spreekt een optimistisch geloof in vooruitgang. Dat sprak D66 aan. Uit de stukken bleek dat op sommige punten de vooruitgang een handje moest worden geholpen. Tegen die achtergrond stellen wij aanvullende eisen.

Om te beginnen, zal er kritisch moeten worden gekeken naar de groei van het luchtverkeer in het algemeen. Aan deze meest vervuilende maar ook goedkoopste manier van transport moet het nodige gebeuren. Dat betekent een fundamenteel pakket aan maatregelen. D66 stelt dan voor om accijns op kerosine en BTW op tickets en vrachttarieven in te voeren, het vliegen te optimaliseren en te slepen in plaats van te taxiën.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wilt u dat nationaal doen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat komt straks in mijn verhaal aan de orde. Het invoeren van accijns op kerosine en BTW op tickets is al geruime tijd in discussie. Het kabinet is daar ook voorstander van, maar wijst op zijn beperkingen, vooral internationaal. De indruk bestaat dat het in kaart brengen van de mogelijke problemen meer nadruk krijgt dan het ontwikkelen van doelgerichte activiteiten. Ik heb begrepen dat Zweden accijns op kerosine heft. Schiphol is een van de goedkoopste luchthavens wat de kostprijs van kerosine betreft. Dit heeft vooral te maken met goedkope transportkosten. De kerosine stroomt letterlijk via de hoofdvaart Schiphol binnen en komt binnenkort via een pijpleiding uit Rotterdam. Schiphol staat om deze reden bekend als de witte pomp van Europa. Hetzelfde geldt voor BTW op tickets. Aan luchthavenbelasting betaalt men in bijvoorbeeld Engeland vier maal zoveel als op Schiphol. Mijn fractie verwacht van de regering dat zij op alle niveaus – mondiaal, Europees en nationaal – een maximale inzet toont om te komen tot deze heffingen en daarmee de vervuiler te laten betalen, zoals ook op andere terreinen gebeurt. Ik zal op dit punt in tweede termijn een motie indienen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is mij nog niet helemaal duidelijk. Pleit u nu voor een nationale of voor een internationale kerosineheffing?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voor een internationale kerosineheffing. Dat heeft ook het meeste effect als het gaat om een beperking van de luchtvaart. Wat de verschillen tussen de Europese luchthavens betreft, moet er voor Schiphol een gemiddelde uitkomen. In ieder geval zou ik graag zien dat Schiphol niet een van de goedkoopste luchthavens is. Schiphol is nu erg goedkoop vanwege de transportkosten. Bij ons gaat de transport van kerosine vrij gemakkelijk, maar er zijn ook landen die moeten werken met bijvoorbeeld pijpleidingen of berging. Daarom is de kerosine in die landen duurder. Het lijkt mij niet terecht als Schiphol om die reden een van de goedkoopste luchthavens is. Ik pleit er dus voor dat de kerosine nationaal duurder wordt dan zij nu is. Dat staat los van de accijns en van de BTW.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dan heb ik daar twee vragen over. Ten eerste vraag ik mij af of u het concurrentievoordeel dat Schiphol heeft vanwege zijn ligging in de nabijheid van Rotterdam bewust wilt weggeven? Ten tweede wil ik graag weten hoe u dat denkt te bereiken? Prijzen worden toch door de markt gevormd. Daar heeft de overheid toch geen hand in, tenzij u kiest voor een nationale heffing.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De overheid heeft nog steeds een meerderheid in het aandelenpakket Schiphol. In die zin kan zij invloed uitoefenen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Schiphol stelt de prijzen toch niet vast? Dat gebeurt toch op de markt van de oliemaatschappijen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is waar. Dit lijkt mij een goede vraag aan het kabinet. Ik denk dat het kan, omdat het in andere landen ook gebeurt.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De luchthavens die met Schiphol vergelijkbare prijzen berekenen, hebben ook voordelen van een nabije ligging ten opzichte van raffinaderijen. Dat is in België en ook in Londen het geval. Als de raffinaderijen ver weg liggen, zijn de transportkosten hoger en uiteraard de prijzen ook. Maar u kunt toch niet deze duidelijke vragen afdoen door te zeggen dat het kabinet er maar

een antwoord op moet geven. Ik stel de vragen aan u. Hoe wilt u dat regelen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn inzet is dat de kerosine niet zo veel goedkoper is dan op andere luchthavens in Europa. Die prijs moet opgetrokken worden. U zegt dat de concurrentiepositie daarmee wordt ondermijnd. Dat is betrekkelijk, want de kerosine is wel een belangrijk onderdeel, maar niet bepalend voor de concurrentiepositie in Europa. Ik denk dat het niet te accepteren is, zeker gezien het milieubewuste gedrag dat de Kamer wil bevorderen, als wij het zo laten lopen op Schiphol. Het moet mogelijk zijn, de markt zodanig te beïnvloeden dat er een heffing kan komen waardoor de kerosineprijs niet zo laag is als op dit moment.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Er wordt geen antwoord gegeven op mijn vragen. De beweegredenen van mevrouw Van 't Riet begrijp ik wel, ook al deel ik ze niet. Ik vraag alleen heel simpel hoe zij dat wil realiseren tegen de achtergrond dat het marktmechanisme bepalend is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Met een heffing.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nu begrijp ik het.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik bestrijd dat Schiphol veel goedkoper is dan Brussel of Londen. Volgens mij worden daar ongeveer dezelfde prijzen geheven. Er schuilt echter een gevaarlijk element in de redenering van mevrouw Van 't Riet. Wil zij met het gelijk trekken van de kerosineprijs ook andere concurrentieverhoudingen gelijk trekken. Ik denk aan lagere belastingen of het gelijk trekken van de lonen met die op bijvoorbeeld Heathrow. Wilt u dat ook? Waarom pikt u alleen die kerosine eruit? Wij weten immers dat zo'n heffing nauwelijks enige invloed op het milieu zal hebben. Waarom wilt u de concurrentiepositie van Schiphol onaantrekkelijk maken als het verder niets uithaalt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil Schiphol aantrekkelijk maken voor ons land. De arbeidsplaatsen zijn in Engeland inderdaad veel goedkoper dan in Nederland, maar daar wil ik

het nu niet over hebben. Dit is een van de milieu-accnten in dit verhaal waar wij zelf iets aan kunnen doen. Dat staat los van andere zaken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als er al in Nederland een eenzijdige heffing op kerosine zou moeten komen, quod non, welk milieurendement denkt u dan te kunnen behalen? Wij zijn echt faliekant tegen een eenzijdige heffing in Nederland.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij willen dat er hier minder vliegtuigen vertrekken met maximaal gevulde kerosinetanks. Wij vinden het niet juist dat dat gebeurt.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Verdere groei van de luchtvaart kan ontmoedigd worden door het aanbieden van alternatieven, zoals de substitutie naar railvervoer. De doelstelling van het kabinet is het vervoeren van 5 miljoen passagiers over het spoor via snelle spoorverbindingen. De verrassend snelle groei van het aantal passagiers door de lucht brengt ons ertoe, aan te dringen op een snelle aanleg van de HSL-zuid en op een versnelling van de aanleg van de HSL-oost. Wij vragen het kabinet alle mogelijkheden te onderzoeken om de substitutie van vliegen naar het spoor met meer dan 5 miljoen passagiers te vergroten. Ik heb in onderzoeksrapporten gelezen dat 6,5 miljoen tot de mogelijkheden zou kunnen behoren.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik ben blij te horen dat mevrouw Van 't Riet ook voor een snelle aanleg van de HSL-zuid is. Zij weet dat die met zo'n anderhalf jaar vertraagd is. Deelt zij het standpunt van de CDA-fractie om in ieder geval de behandeling van de PKB te versnellen door die in tweeën te knippen en vast voortgang te maken met het complexe deel in de Randstad?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb daarover nagedacht. Ik vraag mij af of dat mogelijk is, maar wil daarover eerst de mening van de minister horen. Misschien is het wel een goede werkwijze.

Wat ons betreft wordt de HSL-oost te laat aangelegd. Het spiegelbeeld van ontmoediging van vliegen is een aanmoediging van datgene wat vliegen kan vervangen. Op dit terrein zijn diverse technische mogelijkhe-

den, zoals teleconferentie, audio- en videovergaderen. Er is zelfs software ontwikkeld, waarbij het groepen over de wereld mogelijk wordt gemaakt aan een zelfde produkt te werken. Dat betekent een enorme besparing van reistijd en vervuiling. Hoe kunnen de ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat dit soort mobiliteitsbeperkende innovaties verder stimuleren?

D66 is geschrokken van de recente rapportage over luchtverontreiniging. De nota Luchtverontreiniging en luchtvaart geeft aan dat de luchtverontreiniging als gevolg van luchtvaart mondiaal moet worden aangepakt. De CO₂-uitstoot zou verdubbelen. Hoewel het aandeel van de luchtvaart in de totale emissies enkele procenten bedraagt, betekent dit niet dat de luchtvaart de besparingen, de gebruiksruimte van de reductie van andere bronnen, kan gaan gebruiken.

In feite gebeurt dit op Schiphol en neemt de lokale luchtverontreiniging toe. De doelstelling van het kabinet was de toename van het autoverkeer te beperken met een toegestane groei van 20%. Ik wijs daarbij op het structuurschema Verkeer en vervoer. Nu blijkt uit het rapport van Oranjewoud dat de toename van de groei 57% zal bedragen. Vooral het wegverkeer veroorzaakt in toemende mate de milieu-overlast rondom Schiphol. Dit is een randstedelijk probleem, waarvan de bijdrage van Schiphol tussen de 10% en 20% ligt. Dat realiseren wij ons. Dit betekent dat de minister het gebruik van de auto meer zal moeten ontmoedigen dan in de net ontvangen filebrief wordt aangekondigd. Het duurder maken van het autorijden zal zwaarder aangezet moeten worden. Wij zien graag wat meer enthousiasme voor het rekeningrijden. Om Schiphol bereikbaar te houden en de congestie tegen te gaan, zal gekeken moeten worden naar de versnelling van een aantal infrastructuurprojecten. Immers, een onbereikbare mainport is geen mainport.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wat bedoelt mevrouw Van 't Riet met de opmerking dat het autorijden duurder gemaakt moet worden? Wij hebben een aantal voorstellen gehoord, bijvoorbeeld het duurder maken van de kerosine. Daarbij speelde de discussie over nationale

en internationale aspecten. Hoe ziet zij dat bij het autorijden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Een variabilisering van de autokosten betekent dat je het rijden meer belast dan het bezit van de auto. De motorrijtuigenbelasting moet omlaag en de accijnzen moeten omhoog. Daar gaat het om, maar daar zijn nu geen voorstellen voor gedaan. In het regeerakkoord wordt er overigens wel over gesproken. Daarnaast noem ik nog het rekeningrijden. Wij willen het autorijden duurder maken en daar ook voorstellen voor doen. Wij denken dat anders het autobezit en het autorijden niet wordt ontmoedigd. Dit staat naast de infrastructuurprojecten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Denkt u dat het veel zin heeft om, in de nu door u uitgezette lijn, de benzine alleen in Nederland duurder te maken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zou kunnen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Denkt u dan niet dat al die mensen in de grensstreek in België en Duitsland gaan tanken? Dat doet inmiddels al half Nederland!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat valt volgens mij wel mee.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik hoor mevrouw Van 't Riet tot mijn genoegen zeggen dat ook zij vindt dat de infrastructuurprojecten versneld moeten worden. Kan zij ook aangeven hoe zij denkt dit te financieren? Is een gedeeltelijke privatisering van Schiphol een goede weg daartoe?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat dit de laatste interruptie is bij mevrouw Van 't Riet. Anders komen wij absoluut in tijdnood.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik had deze vraag natuurlijk verwacht. Ik ben aan het nadenken over dit voorstel. Ik sta er niet direct negatief tegenover. Zeker niet! De vraag is welke consequenties het heeft als het aandelenpakket voor een deel verkocht wordt. Ik denk dat je een meerderheidsaandeel moet behouden. De vraag is ook of je het geld op de voorgestelde manier naar het FES en het Infrastructuurfonds

kunt sluisen. Ik ben heel benieuwd wat het kabinet hierop antwoordt.

Als concreet project om het openbaar vervoer te stimuleren, zal er nu geld vrijgemaakt moeten worden voor de volgende fase van het zuidtangent. Dat ligt zo voor de hand. Het geld kan misschien via de onderuitputting gerealiseerd worden. Ik dacht ook dat de minister daar uitspraken over heeft gedaan. Ik verwacht daarom op korte termijn een voorstel.

Schiphol kan zelf meewerken aan de beperking van lokale luchtverontreiniging door vervuilende en uiterst lawaaiige hoofdstuk-2-vliegtuigen zo spoedig mogelijk te weren, liefst voor 2003, en door bij te dragen aan onderzoek naar schonere en stillere motoren. Mijn vraag aan de minister is hoe het zit met de Boeing 777 die nu in ontwikkeling is. Volgend jaar gaat de KLM vliegen met de 767. Deze vliegtuigen hebben twee motoren, met een vermogen per motor dat meer dan het dubbele is dan het vermogen van de oude motoren. Wat betekent dit voor de uitstoot en het geluid?

Ook kan Schiphol haar toestellen laten slepen. Tijdens de oliecrisis heeft dit thema vooral een rol gespeeld. Het taxiën is een van de meest vervuilende en overlast gevende vervoersvormen, vooral wat betreft de stank van kerosine. Het kabinet geeft zelf in de IMER aan dat dit onderzocht kan worden voor de aanleg van de vijfde baan. De cruciale vraag is of het slepen over lange afstanden van volgeladen vliegtuigen qua constructie verantwoord is en hoeveel vertraging dit oplevert. Wij vragen het kabinet een onderzoek te starten en dat op een zodanig tijdstip gereed te hebben dat de mogelijkheid bestaat om bij het in gebruik nemen van de vijfde baan toestellen te slepen. Wij zullen daar ook een motie over indienen.

Vorig jaar heeft in de Tweede Kamer een discussie plaatsgevonden over nachtnormering. In het regeerakkoord is afgesproken dat het kabinet nog met voorstellen zal komen over aanpassing van de nachtnorm. Het kabinet is inmiddels met een voorstel gekomen: een ochtendregime. Dit voorstel biedt mijn fractie onvoldoende mogelijkheden. Het houdt namelijk in dat het nachtelijk baangebruik wordt gehandhaafd, tenzij Schiphol aangeeft dat de capaciteit daarvoor onvoldoende is. De regie ligt dus bij

Schiphol. Niet meegenomen is de LAeq-zone van 26 dB(A), waardoor geen extra woningen hoeven te worden geïsoleerd. Mijn fractie zal een motie ondersteunen om het wettelijk nachtregime vast te leggen op 23.00 tot 7.00 uur en hiervoor de Luchtvaartwet aan te passen.

Tot slot een opmerking over de geloofwaardigheid van de regels en de handhaving daarvan. Uit de registratie van de klachten die de afgelopen vijf jaar vertienvoudigd zijn, komt naar voren dat een belangrijk gedeelte van de feitelijke ervaringshinder is toe te schrijven aan vliegtuigen die afwijken van gedefinieerde routes en vlieghoogten. Deze afwijkingen worden gemaakt in opdracht van de luchtverkeersbegeleiding en soms op initiatief van gezagvoerders. De hinder die dat oplevert wordt als extra ervaren, omdat er voor de omwonenden weinig patroon of regelmaat is zit. Bovendien wordt aanwezigheid van een laagvliegend vliegtuig op een plek waar dat toestel niet hoort te zijn door velen als bedreigend ervaren. Lawaai wordt vaak geassocieerd met gevaar. Mijn fractie zal om deze reden een voorstel doen om te komen tot een boetesysteem met als doel de handhaving te versterken. Er moet een sluitend systeem van handhaving komen door voorschriften op te nemen in het aanwijzingsbesluit, waardoor de exploitant wordt aangesproken op het naleven van de geluidszone. De huidige Luchtverkeerswet voorziet niet in de strafbaarheid van overtredingen door de luchtverkeersbegeleiding gepleegd. Wij willen de wet als zodanig aanpassen door een verbod op te leggen aan het in strijd met bepalingen en voorschriften handelen.

Voorzitter! Ik sluit af. D66 stemt in met de uitbreiding van Schiphol, maar wel binnen de voor het milieu en omwonenden verantwoorde grenzen. 10.000 zwaar geluidsgehinderde woningen is voor D66 daarbij een harde grens, waaraan wij Schiphol zullen houden. Dat is tegelijkertijd de meest harde garantie die wij de omwonenden van Schiphol kunnen geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U sprak over de milieugrenzen. Bent u met mij van mening dat er gekwantificeerd meer milieugrenzen als essentieel besluit in de PKB

kunnen worden opgenomen naast de lokale luchtverontreiniging, groepsrisico, stank, enz.? Ik heb begrepen dat het ook voor het congres van D66 vrij essentieel was om dit in de PKB op te nemen. Dat was de enige voorwaarde waaronder D66 niet met die 40 miljoen hard in de PKB akkoord kon gaan. Ik heb daarover in uw bijdrage zo weinig gehoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De milieucriteria van 10.000 woningen, stank, veiligheid en luchtverontreiniging staan als harde voorwaarde in de PKB. Wij vinden dat dit ook moet gebeuren. Wij halen ook enkele zaken uit de PKB, zoals het tweede areaal en de 12.600 woningen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is vrij essentieel, dat je dat in de PKB kwantificeert, opdat je het kunt handhaven en controleren. Dat is op dit moment niet het geval. Het zal een aanmerkelijke verbetering zijn, als de miliegrenzen zo hard mogelijk in de PKB worden opgenomen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij willen de miliegrenzen zo hard mogelijk in de PKB.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het gaat vandaag in essentie om twee vragen. 1. Moet Schiphol wel worden uitgebreid? 2. Als je dat al vindt, hoe moet dat dan gebeuren?

Om bij die eerste vraag te beginnen: de fractie van GroenLinks vindt niet dat wij Schiphol de ruimte moeten geven om het vliegverkeer op z'n minst te verbuigen. De belangrijkste argumenten zijn de volgende.

1. Een zo milieubelastende sector als de luchtvaart zoveel nieuwe mogelijkheden geven is een volstrekt verkeerd signaal naar al die andere sectoren die vanwege hun soms forse milieuschade moeten krimpen of omschakelen.

2. De mobiliteit groeit nu al op een heel verkeerde manier. Dat wordt alleen nog maar versterkt. De meest milieuvriendelijke vorm van vervoer, het vlieg- en autoverkeer, groeit de pan uit. De NS en het stads- en streekvervoer hebben te maken met dalende aantallen reizigers. Voor een toekomstgericht, modern en duurzaam mobiliteitsbeleid is dat onacceptabel.

3. De groei van Schiphol is een van die oorzaken waarom we straks onze milieudoelstellingen niet zullen halen. Nu al draagt het vliegverkeer wereldwijd voor zo'n 3% bij aan de CO₂-uitstoot, de belangrijkste veroorzaker van het broeikaseffect. Dat wordt straks 8%. En wij maar klagen dat we onze reductiedoelstelling met betrekking tot CO₂ niet halen. We geloven toch niet echt dat de KLM met zwanen vliegt? Vindt het kabinet ook niet dat de luchtvaart onder het Klimaatverdrag hoort te vallen?

4. Het economisch rendement in termen van werkgelegenheid is wel zeer bescheiden. Een investering van 33 mld. levert zegge en schrijve 24.000 banen op. Waarom wordt in de PKB gesproken van het zowel foutieve als misleidende getal van 55.000 banen? Collega Te Veldhuis sprak over 50.000 banen. Vindt minister Wijers dit uitgekilde banenplan nog steeds het beste voor de regio? En waarom is er nu niet eens geïnvesteerd om bij dit megaproject naast de baten, ook de kosten van bijvoorbeeld de milieu- en veiligheidseffecten in beeld te krijgen?

5. Vliegen is niet alleen vervuilend, het maakt nog steeds een hele hoop kabaal. En alle cijferexercities, hoe interessant ook, benaderen natuurlijk voor geen meter de werkelijkheid. Juist de geluidsoverlast moet verminderen. Neem de woningen die na 1990 zijn gebouwd. Die staan wel in de lawaaizones, maar we doen net alsof we ze niet gezien hebben. Vliegtuigen die minder dan 65 dB(A) produceren zijn er ook, steeds meer. En reken maar dat je ze hoort. Maar we rekenen ze niet mee. Alleen de computer hoort ze niet.

Waarom geen nachregime tot 7.00 uur 's ochtends in plaats van tot 6.00 uur 's ochtends? Wij overwegen, op dit punt een motie in te dienen. En waarom de geluidsbelasting voor de nacht niet middelen per week in plaats van per jaar? Mensen doen toch niet aan een winterslaap?

Voor mijn fractie is de conclusie helder. Schiphol is groot genoeg. Helder is ook dat wij kiezen voor het concept van een trainport in plaats van van een mainport, een rail-luchthaven. Laat Schiphol zich verder ontwikkelen tot een sterke internationale luchthaven, aangesloten op een wijdvertakt net van hogesnelheidslijnen, want de trein moet de passagier tegen een concurrerend

tarief naar een groot aantal Europese bestemmingen brengen. Tot zo'n 1000 kilometer moet de trein het gaan winnen van het vliegtuig. Dat is het alternatief. Dan houdt het met zo'n 300.000 vliegbewegingen op en zoek je binnen dat kader naar het optimale banenstelsel.

Over tarieven gesproken, wanneer stoppen wij, zo vraag ik de minister van Verkeer en Waterstaat, nu eens met het subsidiëren van het vliegverkeer? Kan de regering nu eens heel concreet aangeven hoe zij iets wil doen aan de extreem lage kerosineprijs op Schiphol? Wanneer komt er wat haar betreft een heffing op kerosine, liefst natuurlijk in internationaal verband? Wanneer komt er een BTW-heffing op vliegtuigtickets?

Het kabinet wil Schiphol fors uitbreiden en dus gaat het ook om de vraag: hoe dan? Via versterking van de mainportfunctie en verbetering van het leefmilieu, is het antwoord dan. De vijfde parallelle baan scoort het beste, aldus het kabinet. Maar oh, oh, wat staat die dubbeldoelstelling geweldig onder druk! Mogen de stukken spreken van gelijkwaardige onderdelen, de mainportdoelstelling aan de ene kant en de verbetering van het leefmilieu aan de andere kant, het is natuurlijk zo klaar als een klontje dat met de keus voor de vijfde parallelle baan de mainportdoelstelling veel gemakkelijker wordt gehaald dan de milieudoelstelling. Oranjewoud, de Raad voor het milieubeheer en vele onafhankelijken hebben er maar weinig en op sommige momenten misschien zelfs helemaal geen vertrouwen in dat de milieudoelstelling het houdt in de drang en dwang naar mainport.

Ik kan mij goed voorstellen welke discussies wij straks krijgen als wij de grens van 40 miljoen passagiers naderen. Dan zal het argument van de concurrentiepositie, de economische dynamiek en de werkgelegenheid het winnen van de nu zwak geformuleerde milieudoelstellingen. Want laten wij eerlijk zijn: in zo'n land leven wij toch? Zeker als wordt gekozen voor de vijfde parallelle baan, die juist is toegesneden om door te groeien naar 50 miljoen passagiers of meer, vanwege zijn ligging, de mogelijkheid van een tweede areaal en omdat zij ruimer aan de mainportdoelstelling voldoet dan een vijfde gedraaide baan. Dat vinden wij onacceptabel.

Ook het kabinet ontkomt er niet aan eens een keer "ho" te zeggen tegen de groei van Schiphol. Tegen die achtergrond heb ik de volgende vier voorstellen.

Allereerst het milieuslot. De milieudoelstellingen, te weten verbetering van het geluid en standstill voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en veiligheid, zullen alle gekwantificeerd in geel in de planologische kernbeslissing terug te vinden moeten zijn. Alleen een 35 Ke-zone en een nachtzone zeggen nog niks over de overige milieugrenzen. Bovendien willen wij het maximale aantal ernstig gehinderden in de 20 Ke-zone en de nachtcontour voor 20 dB(A) gehandhaafd zien.

Ten aanzien van de risico's is het onbegrijpelijk dat geheel wordt voorbijgegaan aan het groepsrisico. Terwijl wij over drie dagen weer met het kabinet spreken over de oorzaken en de lessen van de Bijlmerramp, doen wij hier net alsof dat niet nog eens een keer kan gebeuren.

Ten tweede het passagiersslot. De groei dient gemaximeerd te worden op 40 miljoen passagiers en 3 miljoen ton vracht. Deze beleidsuitspraken dienen tevens in geel in de PKB te worden opgenomen. Wij hebben twee moties klaar liggen, maar wij hebben ook het idee dat anderen er klaar hebben liggen.

Ten derde het fysieke slot. Zowel de gedraaide als de parallelle baan voldoet aan de mainportcriteria; 5P ruimer, hetgeen nadelig is vanuit de gedachte dat 40 miljoen passagiers ook echt genoeg is. Afgezet tegen de milieucriteria scoren 5P en 5G nagenoeg gelijk, voor zover zij geoptimaliseerd vergeleken kunnen worden. Dat is zeker niet altijd het geval. Wie dat bestrijdt, wie bestrijdt dat zij vergelijkbaar zijn op milieucriteria, komt feitelijk alleen in een oeverloos gevecht over details terecht. Wat mij betreft gaat het debat daar vandaag niet over.

De vijfde gedraaide baan heeft wel twee grote voordelen. Bij overschrijding van het maximumaantal vliegbewegingen, nu 432.000, zal men veel eerder dan bij de vijfde parallelle baan niet meer kunnen voldoen aan de mainportcriteria van piekruimtecapaciteit en punctualiteit. Het tweede voordeel is het nagenoeg onomstreden ruimtelijk fysieke voordeel. Vanwege de compactheid is er minder ruimte voor de afhandeling van passagiers.

Doorgroei naar 50 miljoen tot 60 miljoen passagiers is dan gewoon onmogelijk. Wie echt een grens wil trekken, zal niet alleen het papieren slot, maar vooral ook het betonnen slot moeten kiezen. Het zal mij zeer spijten als aan het eind van het debat de conclusie getrokken moet worden dat de fractie van D66 daar geen oog voor heeft. Dit geldt ook wanneer als cruciale factor bij het stemgedrag de doorslag moet geven dat de vijfde gedraaide baan ten opzichte van de vijfde parallelle baan er niet komt, de bijdrage van de PvdA gehoord hebbend.

Nog iets over de handhaving. Dit is het laatste punt. Het is van het grootste belang dat door middel van onafhankelijke handhaving wordt toegezien op de naleving van de gestelde milieuvorwaarden en -eisen en dat daarover jaarlijks aan het parlement gerapporteerd wordt. Daar er zoveel twijfel bestaat over de haalbaarheid van de milieudoelstellingen, is het ongeloofwaardig als de regelgever zichzelf controleert. Graag krijg ik een uitgebreide reactie van de bewindslieden op al deze voorstellen.

Schiphol lijkt aan landzijde op slot te zitten, precies waar dat niet moet. De groei van de automobilititeit zou in 2010 ten opzichte van 1986 20% mogen bedragen; dat wordt geen 20%, maar 57%, zoals de vlag er nu bij hangt. Welk concreet prijsbeleid gaat de minister voeren om die onstuimige groei alsnog te beperken? Hoe denkt het kabinet de doelstellingen voor de lokale luchtverontreiniging te halen nu het onmogelijk is dat het wegvervoer de compensatie biedt voor de extra uitstoot als gevolg van de groei van het vliegverkeer?

Ik vat mijn bijdrage als volgt samen: GroenLinks kiest voor een bereikbare trainport in plaats van een onbereikbare mainport.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Rosenmöller daagde D66 uit om aan het eind van het debat toch maar voor 5G te kiezen. Aan het begin van zijn betoog zei de heer Rosenmöller dat Schiphol helemaal niet mag groeien. Moet ik hieruit afleiden dat 5G voor hem next best is en dat als er toch iets moet gebeuren, 5G wordt aangelegd? Of wil hij 5G toch liever niet? Anders is zijn oproep aan het adres van de fractie van D66 een beetje raar. Als de heer Rosenmöller consistent zou zijn, moest hij

oproepen om met geen enkele uitbreiding in te stemmen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat u goed naar mij geluisterd hebt. U moet dan de conclusie trekken dat mijn bijdrage een soort tweetrapsraket is, om in vliegtuigtermen te spreken. Eerst heb ik vijf overtuigende argumenten op hoofdlijnen genoemd. Die komen erop neer dat inderdaad de conclusie getrokken moet worden dat Schiphol groot genoeg is. Daarover wil ik met elk van de collega's een debat aangaan. Als de collega's op grond van dezelfde of andere argumenten ermee instemmen, heeft het onze grootste voorkeur om de politieke conclusie van dit debat te laten zijn dat Schiphol groot genoeg is. Dan ga je milieuraandvoorwaarden formuleren.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Maar goed, dat is niet de realiteit. Dat hebt u inmiddels gemerkt. Het wordt 5P of 5G. Waar kiest GroenLinks voor? Waarom roept u de fractie van D66 niet op om uw standpunt te kiezen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens mij bent u iets te vroeg met deze laatste interruptie. Ik probeer uw interruptie precies en zorgvuldig te beantwoorden. Het heeft dus onze primaire voorkeur om de politieke conclusie te trekken dat Schiphol groot genoeg is. Vervolgens gaat het erom, te kijken wat daarbij de milieuraandvoorwaarden zijn en wat het optimale banenstelsel is. Het is volstrekt helder dat met het huidige banenstelsel de overlast gigantisch is. Dat moet natuurlijk van een adequaat antwoord voorzien worden. Nogmaals, dat is volstrekt helder. Die berekeningen zijn er echter niet. U en wij hebben geen RLD in de fractie. Derhalve moet ik mij wat dat betreft enigszins beperken.

Ik kom op het volgende punt. Natuurlijk moet ik rekening houden met de mogelijkheid dat de meerderheid van de Kamer kiest voor de aanleg van een vijfde baan. Ik heb ook de planologische kernbeslissing gelezen. Daarbij heb ik mij in de argumenten verdiept. Naar mijn mening zijn er diverse mogelijkheden. Het meest centraal in het debat staan wel de vijfde parallelle baan en de vijfde gedraaide baan. Ik ben met u en met collega Van Gijzel van mening dat er qua milieucriteria nauwelijks sprake

is van verschil. Er zijn andere afwegingen te maken. Voor u kunnen dat de kosten zijn, maar ook de vertraging. Dit kan voor u de aanleiding zijn om naar 5P over te stappen.

Ik zeg echter: als het slot op Schiphol niet bij 300.000 vlieg-bewegingen kan liggen, dan maar een combinatie van harde milieugrenzen, die ik in geel in de PKB opgenomen wil hebben, dus het passagiersslot van 40 miljoen, en het fysieke slot. Papier is natuurlijk geduldig. Het kan dan over vijftien jaar weer gewijzigd worden. Dat ligt met de aanleg van een vijfde baan natuurlijk aanmerkelijk anders. Daarom kies ik voor het betonnen slot. Ik zeg: een vijfde gedraaide baan is het beste antwoord op het pleidooi van D66 om bijvoorbeeld geen tweede areaal te willen of een slot te willen op de uiteindelijke uitbreiding van Schiphol. Mijn precieze en zorgvuldige beantwoording is dat ik het daarom uitermate spijtig zou vinden – dan spreek ik de fractie van D66 aan – als straks, aan het einde van dit politieke debat, de conclusie getrokken moet worden dat de vijfde gedraaide baan een minder slechte variant voor het milieu was dan de vijfde parallelle baan, maar dat die baan er niet kon komen omdat D66 tegen was. Dat zou pijnlijk zijn. Ik weet niet waar het volgende congres van D66 over gaat, maar dat lijkt mij heel pijnlijk te worden.

De voorzitter: Ten slotte nog een reactie van mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het wat moeilijk om met de heer Rosenmöller te discussiëren, want hij gaat ervan uit dat Schiphol groot genoeg is, dat er geen verdere groei nodig is en dat wij het kunnen laten bij 24.000 passagiers per jaar, zoals het nu is. Hij wil wel verder denken en daarbij denkt hij aan een baankeuze en toch 40 miljoen passagiers per jaar. Hij deelt niet de dubbeldoelstelling, die wij wél willen: zowel de ontwikkeling van de mainportfunctie van Schiphol als de handhaving van de huidige grenzen aan de milieucriteria.

Wat de 5G-baan betreft hebben wij eindeloos geïnterrupteerd. Ik vind het niet nodig om die vraag nog een keer te beantwoorden. Ik zeg nu keihard dat 5G gewoon geen slot op Schiphol is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben niet zo rigide als mevrouw Van 't Riet het in haar interruptie voorstelt, want ik heb het niet over 24.000 passagiers per jaar. Ik wil de ruimhartigheid betrachten om zeker naar 24 miljoen per jaar door te gaan! Dat is echt het probleem niet. Laten wij niet een karikatuur van mijn bijdrage maken. Zij zal het zo niet bedoeld hebben. Ik denk dat je bij 24 miljoen passagiers per jaar een heel concurrerende, toekomstgerichte en sterk op de intercontinentale luchtvaart georiënteerde luchthaven hebt. Ik wil de luchthaven helemaal niet sluiten. Ik zeg niet dat mevrouw Van 't Riet dat zegt of suggereert, maar dat misverstand moet ik toch wel eens wegnemen. Het laat onverlet dat er op dit punt, maar overigens ook bij de keuze tussen 5G en 5P en bij de manier waarop je die keuze maakt, heel zinvol met ons en anderen in deze Kamer gediscussieerd kan worden. Ik verschil fundamenteel met mevrouw Van 't Riet van mening dat de vijfde gedraaide baan niet een beter slot zou zijn op de beperking van de groei van Schiphol dan de vijfde parallelle baan. Dat is in essentie iets wat haar en mij op dit moment verdeeld houdt. Buiten dit huis zijn er veel onafhankelijken die de stelling betrekken dat de vijfde gedraaide baan vanuit de milieuoptiek minder slecht is dan de vijfde parallelle baan. Misschien hebben wij, anders dan mevrouw Van 't Riet, de VVD iets minder gehoord over het milieu-aspect in relatie tot 5G en 5P. Juist de partij die groen vertegenwoordigt in paars – of hoort te vertegenwoordigen – mag ik hierop aanspreken. Daarom zeg ik dat het extra ernstig zou zijn als via het stemgedrag van D66 de verbetering, met name gericht op de ruimtelijk fysieke aspecten, niet gerealiseerd wordt.

De voorzitter: Wilt u afronden?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Naast de grens voor het milieu en de grens aan het aantal passagiers is de fysieke grens hartstikke belangrijk. Ik doe dan ook een dringend appel op mevrouw Van 't Riet om niet alleen in dit debat die conclusie te trekken, maar om die conclusie straks ook naar buiten uit te dragen. Ik denk dat dat een verdienste is voor Schiphol. Ik denk dat dat meer in overeenstemming is met de fundamentele lijn die

D66 hier heeft uitgezet, dan met het uitzetten van de lijn om dan toch, voor velen onbegrijpelijk, uit te komen op de vijfde parallelle baan.

De voorzitter: Ik sta geen interruptie toe. Wij gaan verder met het debat. Het woord is aan de heer Van Dijke.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik heb de ondankbare taak, de heer Stellingwerf te moeten vervangen, omdat hij aanwezig is bij het nota-overleg over het landbouwbeleid. Vandaar dat ik hem vervang.

Amsterdam Airport Schiphol is sinds jaar en dag een belangrijke luchthaven in Europa. Het is een van de beste ter wereld. Onze nationale luchthaven werd tot nu toe maar liefst 21 keer uitgeroepen tot de beste luchthaven. Dat streelt onze gevoelens van nationale trots. Deze gevoelens mogen echter niet domineren, nu de Kamer zich moet uitspreken over de uitbreiding van Schiphol.

Het heeft overigens wel even geduurd voordat het zover was. De uitbreidingsplannen zijn namelijk niet zomaar uit de lucht komen vallen. Al in 1968, rond de ingebruikname van de vierde baan, dus de Zwanenburgbaan, kondigde de gemeente Haarlemmermeer aan, zich te zullen verzetten tegen plannen voor een vijfde baan.

Inmiddels bestaat er wel een breed draagvlak voor dit voornemen, ook in de Haarlemmermeer. Het is opvallend dat een storm van protest à la Betuweroute is uitgebleven en dat de direct betrokken overheden in vergaande mate hebben gezegd, te willen meewerken. Ik weet niet in hoeverre dit de verdienste van de verantwoordelijke bewindspersonen is, maar het staat wel vast dat de leiding van Schiphol onder aanvoering van directeur Smits erg veel krediet heeft weten op te bouwen bij alle direct betrokkenen, niet het minst bij de politiek verantwoordelijken. Dit heeft er inmiddels toe geleid dat de discussie van vandaag is verengd tot de milieuarandvoorwaarden waaronder uitbreiding mag plaatsvinden. Zelfs de vraag of het 5P of 5G moet worden, lijkt niet meer ten principale relevant.

Dit alles neemt niet weg dat er wel degelijk forse kritiek op de uitbreidingsplannen is geleverd. Deze kritiek heeft betrekking op uiteenlopende onderwerpen, variërend van

de groeiende mobiliteit tot de rentabiliteit van de investeringen, van de stijgende geluidsoverlast tot de toenemende emissies. Vooral de zorgen over de toenemende mobiliteit worden naar mijn idee te zeer ondergesneeuwd in de discussie. Velen zijn van oordeel dat de groei van de mobiliteit in het algemeen en van het vliegverkeer in het bijzonder niet in dit kader aan de orde moet komen, maar de fractie van de RPF is van oordeel dat het wel degelijk een belangrijk aspect is en juist nu prominent in beeld moet komen.

Ik plaats kritische kanttekeningen bij het groeidenken, dat sterk dominant is. De onderhavige planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving vormt hierop geen uitzondering. De economische groei, ook in de lucht, dicteert het kabinetsbeleid. De regering schikt zich in de bestaande maatschappelijke orde en beperkt zich tot het scheppen van kaders waarbinnen de economie kan groeien en bloeien. Zo hobbelen wij voort in het vooruitgangsgeloof, in de vooruitgangscultuur, en zitten wij gevangen in een conservatief denken van een groei naar groter en meer.

Voor de mobiliteit in de lucht is het al niet anders. Alles wijst erop dat het vliegverkeer de komende tijd letterlijk en figuurlijk een enorme vlucht neemt. De ontwikkeling van het aantal passagiers en het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol overtreft sinds 1992 ruimschoots de meest optimistische scenario's. Het einde van de groei is zeker mondiaal nog lang niet in zicht. Zo voorspelt Boeing in een vorige week gepubliceerde marktverkenning dat er in de komende twintig jaar behoefte is aan meer dan 15.000 nieuwe vliegtuigen. Vooral het vakantieverkeer, dat nu al het leeuwedeel vormt, zal blijven groeien. Wat, zo vraag ik het kabinet, gebeurt er als de Chinezen en de Indiërs net als de Amerikanen gemiddeld tweeënhalve tot drie keer per jaar gaan vliegen? Ik vind het dan ook zeer onverstandig, de plannen rondom Schiphol los te zien van deze mondiale ontwikkelingen.

Het kabinet trekt nog niet duidelijk een streep voor de groei van de luchtvaart. In de toelichting op de PKB staat dat er grote waarde wordt gehecht aan het tijdig realiseren van eventueel in de toekomst benodigde luchthavencapaciteit in Nederland. Daarom zal een visie worden

ontwikkeld op de op lange termijn beschikbare en benodigde luchthavencapaciteit. Dit doet vermoeden dat deze PKB slechts een tussenstap is in de richting van een nog verdere uitbreiding van de capaciteit. De RPF wil niet zomaar voor deze lijn kiezen. Ook al lijkt de groei van de luchtvaart grotendeels een autonoom proces, dat wil nog niet zeggen dat de overheid geen enkel instrument heeft om deze groei, al was het maar enigszins, te beteugelen. Bewegingsvrijheid is een groot goed, maar allerminst een mensenrecht zonder beperkingen. Zo zullen wij op termijn keihard aanlopen tegen de beperkte voorraden fossiele brandstoffen. De mobiliteit is nog altijd veel te goedkoop. Het zal duidelijk zijn dat de inzet op dit onderdeel naar onze mening veel kritischer had moeten zijn.

De fractie van de RPF zal zich dan ook verzetten tegen voornemens voor uitplaatsing. Lelystad, de Maasvlakte en IJmuiden komen voor ons niet in aanmerking om eventuele druk op Schiphol op te vangen. Uit de brief van 2 juni van de minister van Verkeer en Waterstaat maak ik op dat het kabinet niet uitsluit dat Lelystad op termijn deze functie toch zal krijgen. In onze visie komt het eigenlijk erop neer dat Schiphol nog verder kan groeien en op termijn gewoon die zesde baan kan tegemoet zien, waar dan ook. Wil de regering hierop ingaan? Ik neem trouwens aan dat het uitplaatsen van vrachtverkeer geen reële optie is.

In de nota LuLu zegt de regering toe dat Nederland internationale druk zal uitoefenen om de luchtverontreiniging van vliegtuigen te verminderen. Zo zal de invoering van een wereldwijde heffing op kerosine en opheffing van BTW-vrijstelling worden bepleit. De fractie van de RPF juicht dit van harte toe, maar is pessimistisch over de te verwachten resultaten. Ik veronderstel dat vooral Derde-Wereldlanden, maar wellicht ook de VS en Japan hier dwars tegenin zullen gaan. Misschien kan de minister van VROM mijn scepsis wegnemen. In het verlengde hiervan vraag ik of het reëel is, te veronderstellen dat op korte termijn nog veel extra is te verwachten van de ontwikkeling van zuinigere en schonere vliegtuigmotoren, dus boven de verwachtingen die de PKB dienaangaande reeds aangeeft.

Mijnheer de voorzitter! De plannen van de voorliggende PKB zijn erg ambitieus. Enerzijds wordt gestreefd naar versterking van de mainport-functie van Schiphol, anderzijds naar verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van Schiphol. Nu behoeft je er niet voor doorgeleerd te hebben om met het IMER te constateren, dat deze dubbeldoelstelling tot een geweldig spanningsveld leidt. Versterking van de mainportfunctie blijft hierbij hoe dan ook overeind staan en als moet worden geknaagd aan de dubbeldoelstelling, dan is het duidelijk dat het leefmilieu aan het kortste eind zal trekken.

Het lijkt geen twijfel dat Schiphol met een vijf-banenstelsel meer dan voldoende capaciteit in huis heeft om te kunnen doorgroeien naar de respectabele mainport. 40 miljoen passagiers op jaarbasis lijkt, gelet op de prognoses, wel het minimum, naast de 5 miljoen passagiers voor de HSL. Ik heb de indruk dat het getal van 40 miljoen niet als een absolute limiet wordt gezien, maar meer indicatief van aard is. Zo spreekt de toelichting van de PKB over circa 40 miljoen en is het zonneklaar dat Schiphol de tent niet zal sluiten, als er op jaarbasis aanzienlijk meer passagiers worden vervoerd. Hoeveel rek zit er nu in dit aantal, gelet op de milieuarandvoorwaarden? Wat zal er gebeuren als de HSL pas in 2003 klaar is? Krijgt dan het luchtverkeer groen licht om die 5 miljoen passagiers vooralsnog zomaar voor zijn rekening te nemen?

Mijnheer de voorzitter! In de PKB worden grenzen aan de groei gesteld door de formulering van strikte milieucriteria. Er staat met zoveel woorden dat in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003, ten opzichte van 1990, niet mag verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid, en dat de situatie voor het luchtvaartgeluid zelfs moet worden verbeterd. Het is duidelijk dat in elk geval dit laatste in de periode tot 2003 niet zal worden gerealiseerd, het versneld uitfaseren van hoofdstuk-2-vliegtuigen ten spijt.

De RPF-fractie waardeert het positief dat het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone vanaf de ingebruikneming van de vijfde baan drastisch zal afnemen, zeker als wij ons realiseren dat het aantal ernstig geluidsgehinderde woningen

de afgelopen jaren al fors is gedaald. Wil de minister nog ingaan op de geluidshinder in de 20 tot 35 Ke-contour: zal deze toenemen na de aanleg van de vijfde baan?

De gereserveerde geluidszone zal in ieder geval niet voor de ingebruikname van de baan 5P gestalte krijgen, zo staat in antwoord 8.057. Hoe moet ik dit zien in het licht van de verwachting van een geluidszone met 15.100 woningen binnen de 35 Ke-zonegrens, voor ingebruikname van 5P? De RPF-fractie zou bij voorkeur geen gebruik willen maken van de gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen, maar ik denk dat het erg naïef is om te veronderstellen dat het dan ook inderdaad niet zal gebeuren. Komt de mainportdoelstelling in gevaar als deze optie verdwijnt? Ik zou de regering ook eens willen vragen, wanneer naar verwachting de internationale norm voor geluidsbelasting in beeld zal komen.

Mijnheer de voorzitter! De luchtverontreiniging krijgt teleurstellend weinig aandacht in de toelichting op de PKB. De relatief gunstige vooruitzichten in de regio, met uitzondering ten aanzien van SO₂, zijn niet zozeer te danken aan de ontwikkelingen in de luchtvaart, alswel aan de te realiseren reducties in andere sectoren, met name in het wegverkeer door het toenemend gebruik van katalysatoren en loodvrije benzine. Het is dan wrang te moeten constateren dat deze winst geheel teniet wordt gedaan door de luchtvaart. Zo zijn we terug bij af. Dat is moeilijk te verkopen, ervan uitgaande dat het milieubeleid door de hele samenleving wordt gedragen en dat alle sectoren daaraan, niet zelden tegen wil en dank, hun steentje proberen bij te dragen. De inspanningen die door huishoudens worden verricht om de uitstoot van kooldioxyde te beperken, worden in 2010 door de luchtvaart geheel teniet gedaan, zo kunnen wij opmaken uit de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart, die zojuist is verschenen.

Voor stikstofoxyde geldt een min of meer gelijk verhaal. Schiphol wordt daarmee de grootste milieuvervuiler van ons land. Wordt de luchtvaart aldus, zo vraag ik het kabinet, in feite niet buiten de milieudoelstellingen geplaatst?

Tot slot, voorzitter, nog een enkele opmerking over de bereikbaarheid van Schiphol en de congestie rond Schiphol. Als er niet snel forse

maatregelen worden genomen, zal de weginfrastructuur, met name de A1, 2, 4, 6, 9 en 10, in de regio rond Schiphol binnen afzienbare tijd verworden tot de grootste parkeerplaats van Nederland. Voor een aantal openbaar-vervoerprojecten bestaat nog onvoldoende financiële dekking en dat vind ik erg verontrustend. De uitkomsten van een aantal inmiddels opgestarte procedures zijn nog zeer onzeker. Het is dus allerminst uitgesloten dat de bereikbaarheid van de luchthaven tot 2003 sterk onder druk komt te staan. Welke waarborgen biedt het kabinet om dat te voorkomen?

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mijnheer de voorzitter! De Kamer staat voor twee uitermate belangrijke beslissingen die voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van ons land van cruciale betekenis zijn. Vandaag is dat Schiphol en volgende week de Betuwelijn. Het zou verleidelijk zijn, een meer algemene beschouwing te houden over de wijze waarop wij in Nederland met dit soort projecten omgaan. Dat zou echter te veel van mijn toch al schaarse tijd vergen. Bij beide manifesteert zich het spanningsveld tussen economie en milieu en dat vergt de grootst mogelijke zorgvuldigheid in de besluitvorming. Voor de fractie van de SGP weegt hierbij zwaar de notie van het rentmeesterschap. Onze schaarse ruimte dient zorgvuldig beheerd te worden en hetzelfde geldt ook voor de beperkte financiële middelen. Die kunnen we immers maar eenmaal inzetten.

Ik moet eerlijk bekennen dat juist in dat licht voor onze fractie de afweging ten aanzien van het voorliggende project niet eenvoudig is. Er staan buitengewoon grote belangen op het spel. Ook na de zeer uitvoerige voorbereiding leven er bij onze fractie een aantal fundamentele vragen. Ik wil dan ook een aantal kanttekeningen plaatsen, die ik in een drietal clusters wil groeperen.

De eerste cluster betreft het integraal zijn van de besluitvorming. Op het allerlaatste moment is de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart naar de Kamer gestuurd. Wij betreuren het zeer dat deze nota op zo'n laat moment is verschenen. Ik wil niet zeggen dat het mosterd na de maaltijd is, maar het lijkt er wel op. Wij hebben al jaren aangedrongen op het verschijnen van deze nota. Wij kunnen nu toch geen

beslissingen nemen over aanzienlijke uitbreidingen van de luchthaven Schiphol terwijl de verstrekkende implicaties van deze nota buiten beschouwing blijven? Dan dreigt de besluitvorming over Schiphol plaats te vinden los van de bredere context van een duurzaam internationaal vervoersconcept. De Raad voor het milieubeheer legt hier terecht de vinger bij. Mijn fractie heeft tegen deze situatie grote bezwaren.

Voorzitter! Uit de nota blijkt dat de luchtvaart in de toekomst een van de grootste luchtverontreinigers zal zijn, zowel nationaal als mondiaal. Overigens besef ik dat de noodzakelijke beperkende maatregelen alleen op nationaal niveau onmogelijk zijn. Daarom dringt mijn fractie opnieuw aan op afspraken in internationaal verband over de accijns op kerosine en BTW op vliegtickets. In ieder geval moet de nota een essentiële randvoorwaarde zijn bij het ontwerpen van een strategische visie voor de langere termijn. Ik kom hierop straks nog terug.

De tweede cluster gaat over de doelstellingen en de groeifilosofie. In het plan van aanpak is nadrukkelijk sprake van de dubbele doelstelling: de economische ontwikkeling krijgt een krachtige impuls en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert ten opzichte van een gekozen referentiejaar. Deze dubbele doelstelling acht mijn fractie nog nauwelijks realistisch. Dat geldt zeker als we letten op de groeicijfers van de luchtvaart, die veel hoger zijn dan nog bij de opstelling van dit plan werd aangenomen. En daar zit nu juist voor mijn fractie de kern van het probleem. Naar onze stellige overtuiging loopt Schiphol, ook met deze aanpassingen, veel eerder vol dan 2015. En wat dan? Ondanks de noodzaak van beperkende maatregelen en het ontwikkelen van alternatieven, zoals de HSL, zal deze groei toch doorzetten. Ons fundamentele bezwaar tegen de voorliggende plannen is dat deze geen uitzicht bieden voor een oplossing op langere termijn. Voor onze fractie is helder, gelet op de ruimtelijke problemen en de milieuproblemen, dat verdere uitbreiding van Schiphol, na realisatie van de voorliggende plannen, niet meer mogelijk is. Gelet op die doorgaande groei, zullen er nu besluiten omtrent de verdere toekomst genomen moeten worden.

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt wel een toekomst-

verkenning in het vooruitzicht, maar die visie had er in feit nu moeten liggen. Wij dreigen nu een zeer kortzichtig besluit te nemen, wat in de toekomst aanleiding zou kunnen geven tot kapitaalsvernietiging. Daarnaast stelt onze fractie fundamentele vragen bij de mainportdoelstelling voor Schiphol als zodanig. Zijn de daarvoor gehanteerde cijfers ook niet achterhaald? In internationaal verband worden al veel hogere cijfers gehanteerd. Is deze doelstelling voor Schiphol, gelet op het nationale draagvlak, dan nog wel realistisch? De fractie van de SGP wil zich zeker niet tot elke prijs laten meesleuren in een wedloop om een bepaalde status die uiteindelijk misschien toch niet haalbaar blijkt. Eerst sprak men over de vierde plaats; nu gaat het al over de vierde tot en met de zesde plaats. De economische-groefilosofie die daarachter zit, spreekt mijn fractie evenmin aan.

De derde categorie twijfels en vragen heeft betrekking op de concrete inhoud van de PKB. Het meest in het oog springende onderdeel van de discussie heeft betrekking op de kabinetskeuze over het banenstelsel, in het jargon 5P. Ook vandaag is hier al veel over gesproken. De regering kiest voor 5P, de parallelle baan, op grond van een aantal overwegingen. Ik ben overigens blij dat de Kamer Oranjewoud opdracht tot een onderzoek heeft gegeven en ik ben blij met de inhoud van het rapport. In dat rapport van Oranjewoud is te lezen dat de gedraaide baan onvoldoende als alternatief is onderzocht. De regering ontkent dat, maar ik houd voorshands toch maar even vast aan het rapport van Oranjewoud. Wij betreuren het dat de gedraaide baan kennelijk zo snel is afgefallen. Uit de reactie van de regering op het rapport-Oranjewoud valt op te maken dat het veiligheidsaspect van 5G niet geheel inzichtelijk zou zijn en dat voor het overige vooral de financiën de belangrijkste belemmering zijn. In het kader van mijn filosofie van een duidelijke grensbepaling verzoek ik de regering, ook in het verlengde van de vragen van velen van mijn collega's, met name de heer Van Gijssel, nog eens helder de onderscheiden criteria inzake de voor- en nadelen van 5P en 5G tegen het licht te houden. Die vergelijking moet uiteraard verder gaan dan alleen de stelling dat de

ene keuze een beter perspectief biedt dan de andere. Het moet gaan om een zeer serieuze en zorgvuldige afweging.

In dit verband wil ik nog opmerken dat het magische getal van 40 miljoen passagiers, dat als absoluut maximum wordt gesteld, naar mijn smaak wat gerelativeerd moet worden. Wij vragen ons in feite af wat de relevantie van dit getal nu precies is. Wellicht is van dat aantal passagiers het aantal vlieg-bewegingen af te leiden, hoewel wij de toekomstige ontwikkelingen op dat punt niet kennen. Maar mij lijkt een andere benadering beter, namelijk de benadering vanuit de milieugebruiksruimte. Indien wordt uitgegaan van duidelijke grenswaarden op het gebied van emissies, geluidshinder enz., wordt vanzelf duidelijk wat de maximale mogelijkheden zijn. Waarom is niet voor zo'n benadering gekozen?

Er zijn door collega's al vele vragen gesteld over onderwerpen zoals substitutie. Ik moet zeggen dat ik de onderbouwing van het getal van 5 miljoen nog steeds zwak vind. Ik hoop uiteraard dat het ervan komt, maar ik betwijfel of dat realistisch is. Ook over de bereikbaarheid zijn vele vragen gesteld, die ik nu laat liggen.

De lijn van het kabinetsstandpunt inzake de aanpassing van de nachtnormering met de introductie van een vroege-ochtendregime oogt helder en vriendelijk. Maar nog helderder zou volgens mij geweest zijn een verlenging van het nachtregime. Ik hoor toch nog eens graag een duidelijke argumentatie van de minister op dat punt. Past het nieuwe regime overigens binnen de wettelijke systematiek? Wij hebben voorshands de voorkeur voor verlenging van het nachtregime tot 7.00 uur.

Er zijn ook een aantal vragen over werkgelegenheid en financiering gesteld, waar wij ons korthedshalve bij aansluiten. Uit mijn interruptie is al gebleken dat mijn fractie geen enkele behoefte heeft aan een privatisering van de luchthaven Schiphol.

Voorzitter! Ik kom tot mijn afronding en mijn conclusies. Uit het voorgaande blijkt dat mijn fractie in de eerste plaats bezwaar heeft tegen de wijze van besluitvorming. Voor een verantwoorde beslissing dienen ook de gegevens uit de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart in de beschouwing te worden

betrokken. Dat onderstreept alleen maar de noodzaak van een duidelijke toekomstvisie. Ons grootste probleem met het voorliggende besluit is dat het geen visie biedt voor de langere termijn. Afgezien van een aantal concrete problemen, zou mijn fractie alleen met het voorliggende besluit kunnen instemmen, wanneer juist op het punt van de langere termijn ook nu al duidelijk afspraken kunnen worden gemaakt. Die kunnen op dit moment uiteraard niet anders dan procedureel zijn.

Daarbij wil mijn fractie wel graag stellen dat wij een verdere groei van Schiphol absoluut onwenselijk achten. Dat betekent dat er heel snel uitzicht moet komen op een meer structurele oplossing voor de luchtvaartinfrastructuur in Nederland. Dan zijn allerlei opties denkbaar, zoals een tweede luchthaven in de Flevopolder. Een andere optie die voor onze fractie bepaald niet irreeël is, is de aanleg van een nieuwe luchthaven in zee, via kust-uitbreiding. Ik wil er wel op wijzen dat, wil een structurele oplossing over vijftien à twintig jaar gereed zijn, nu dat besluitvormingstraject in gang zal moeten worden gezet. Wij hopen dat de discussie van vandaag in ieder geval op dat punt meer helderheid zal verschaffen. Ons eindoordeel zullen wij volledig laten afhangen van de reactie van de regering op de door mij genoemde punten.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Past de uitbreiding van Schiphol bij het streven naar duurzame ontwikkeling? Het toetsingskader moet zijn of op een zorgvuldige wijze besluitvorming plaatsvindt en aspecten van milieu, economie en veiligheid op evenwichtige wijze zijn ingepast, in die zin dat we in de toekomst niet met nieuwe problemen worden geconfronteerd. Daarin schuilt nu het dilemma van deze discussie: we sparen Air Miles, maar we vinden ook dat het milieu schoner zou moeten zijn.

Dat dilemma zie je ook terug in de dubbeldoelstelling waarbij de mainportdoelstelling betrekking heeft op vooral internationale aspecten, terwijl de leefmilieudoelstelling zich op lokale aspecten concentreert. Door vervolgens te spreken over een verbetering van het milieu ten opzichte van de situatie van 1990, wordt de indruk gewekt dat het juiste

evenwicht is gevonden tussen economie en milieu. Maar is dat evenwicht wel te vinden, nu totaal verschillende grootheden met elkaar vergeleken worden? Door bovendien passagiersaantallen en vrachthoeveelheden in de PKB op te nemen, wordt ten onrechte de indruk gewekt dat de fysieke grenzen van Schiphol daaraan verbonden zijn. Of Schiphol op een duurzame wijze kan worden ontwikkeld, hangt in sterke mate af van de randvoorwaarden die eraan worden verbonden. Het is immers geenszins ondenkbaar dat reeds rond het jaar 2003 het passagiersaantal van 40 miljoen zal zijn bereikt. Dat zou kunnen betekenen dat het PKB-besluit al is achterhaald op het moment dat de invoering ervan gereed is. Is dat juist?

De PKB biedt als enig houvast de geluidshindernorm. Zal deze lokale milieunorm het op langere termijn niet afleggen tegen de dwang van de internationale economie? Duurzame ontwikkeling is dan slechts het minst schadelijke alternatief, voorzien van het stempel "milieuvriendelijk".

De noodzaak van uitbreiding lijkt uit economisch perspectief moeilijk te bestrijden. Een goed geoutilleerde luchthaven met een uitgebreid lijnennetwerk en hoge frequenties hoort bij een land waarin de dienstensector en het transport domineren. De concurrentie in de luchtvaart noodzaakt bovendien tot de ontwikkeling van mainports, waarbij Schiphol zal moeten proberen KLM aan zich te blijven binden. Uitbreiding met een vijfde baan lijkt dan ook vrijwel onvermijdelijk. Zolang een volwaardig alternatief ontbreekt, gaat het te ver om nu reeds een slot op Schiphol te zetten. Dat zou gezien de groei van andere luchthavens averechts werken.

Duurzame ontwikkeling houdt echter ook in dat nu reeds gewerkt moet worden aan een omslag naar milieuvriendelijker vervoersvormen. Dat vergt allereerst een ander gedrag en een andere instelling van de consument. Minder groei van het luchtverkeer hoeft niet slecht te zijn voor de economie. Het zal andere sectoren juist ten goede kunnen komen. Dat komt mijns inziens onvoldoende tot uitdrukking in de PKB.

Om ook in Nederland in de toekomst niet voor nog grotere problemen komen te staan, is een

eerste randvoorwaarde dat de groei van het luchtverkeer binnen duurzame milieunormen kan worden opgevangen en teruggedrongen. Mondiale luchtverontreiniging verplicht ook de Nederlandse overheid te zoeken naar instrumenten om het luchtverkeer op termijn minder aantrekkelijk te maken. Ik wil drie mogelijke maatregelen noemen.

Ten eerste de introductie van accijns op kerosine en BTW op tickets in internationaal verband. Wil de regering zo concreet mogelijke stappen zetten om te komen tot een spoedige beëindiging van deze bevoordeling van vliegverkeer boven andere vormen van mobiliteit?

Ten tweede ben ik voorstander van strengere emissie-eisen voor vliegtuigen en op termijn een eventuele koppeling van de groei van het aantal vliegbewegingen aan een maximale emissie van luchtverontreinigende stoffen. Is een dergelijk instrument vanuit grensoverschrijdend milieu-oogpunt niet te prefereren boven een lokale geluidshindernorm of een maximale hoeveelheid passagiers?

Ten derde zal de introductie van schonere en stillere vliegtuigen zo snel mogelijk moeten worden uitgebouwd.

Het is essentieel dat een alternatief voor het luchtverkeer binnen Europa wordt ontwikkeld. In de PKB wordt van de veronderstelling uitgegaan dat de HSL 5 miljoen passagiers zal doen kiezen voor de trein. Ik begrijp niet waarom de HSL niet meer dan een aanvullende rol krijgt toebedeeld, terwijl een belangrijk deel van het luchtverkeer op Schiphol is geconcentreerd op de grote Europese luchthavens. Is de regering het met mij eens dat een aanscherping van de substitutie-doelstelling in het licht van deze ontwikkeling noodzakelijk en niet bij voorbaat onmogelijk zou moeten zijn?

Oranjewoud heeft bevestigd dat de groei van het wegverkeer de bottle-neck in de toekomst kan worden. Er is sprake van een structureel randstedelijk vraagstuk, dat dringend om een stringent flankerend beleid van de overheid vraagt. Juist bij Schiphol, dat in sterke mate afhankelijk is van aan- en afvoer via het omliggende infrastructuurnet, worden wij op de noodzaak van meer daadkracht gewezen. Immers, door de groei van het aantal passagiers en de

hoeveelheid vracht zal ook de mobiliteit rond Schiphol aanzienlijk toenemen.

Volgens Oranjewoud zal de totale groei van het autoverkeer doorzetten tot 57% in 2010, terwijl de geplande uitbreiding van de infrastructuur is gebaseerd op een groei van maximaal 20%. Deze nieuwe feiten mag het kabinet niet op de lagere overheden afschuiven. Nu Schiphol zo snel groeit, zullen de geplande investeringen en mobiliteitsgeleidende maatregelen versneld moeten worden uitgevoerd en zullen eventueel aanvullende investeringen moeten worden gedaan. Tevens houdt dit in dat het flankerend prijsbeleid van de rijksoverheid moet worden aangescherpt om de bereikbaarheid van Schiphol op de kortere termijn te waarborgen. Als wij nog lang blijven praten over een systeem van rekeningrijden, zal invoering in het jaar 2000 al niet meer tot de mogelijkheden behoren. Wat wil de regering op dit punt concreet ondernemen?

Zonder vijfde baan zal de geluidshinder aanzienlijk groter zijn dan met een vijfde baan. In die zin beschouw ik de vijfde baan als een noodzakelijke verbetering, zeker ten opzichte van de situatie in 1990. Gezien het feit dat het aantal vliegbewegingen sterk zal toenemen, is een strenge handhaving ook in het belang van de externe veiligheid van groot belang. Ik blijf het een vreemde constructie vinden dat Schiphol in zekere zin zichzelf gaat controleren via onder andere het gebruiksplan. Waarom wordt, juist nu na 2003 de handhaving zo belangrijk wordt, niet gekozen voor een vorm van onafhankelijk toezicht?

De enige harde norm in de PKB is de geluidshindernorm van 10.000 woningen. De gekunstelde constructie van de gereserveerde geluidzone maakt echter een uitbreiding naar 12.600 woningen mogelijk. Volgens antwoord 9.016 worden de grenzen van de milieuparameters bereikt bij circa 432.000 vliegbewegingen en circa 40 miljoen passagiers op basis van de gereserveerde geluidzone met 10.900 woningen. Ik begrijp dan niet waarom nog een zone tot maximaal 12.600 woningen nodig zou zijn. De milieuparameters worden dan toch overschreden? Bovendien blijft tot het in gebruik nemen van de vijfde baan het maximum gelden van 15.100 woningen. Dat zou kunnen beteke-

nen dat, als in 2003 de vijfde baan gereed is, de geluidsnorm van 10.000 woningen reeds achterhaald is als gevolg van de groei van Schiphol. De nu in de PKB opgenomen norm van 10.000 woningen is dan slechts een papieren norm gebleken.

Het kabinet is, ondanks veel alternatieve onderzoeken, vast blijven houden aan het stelsel met de vijfde parallelle baan (5P). Ook een stelsel met de geoptimaliseerde vijfde gedraaide baan (5G) zou geen beter perspectief bieden dan 5P. Ik heb op een aantal punten behoefte aan verduidelijking.

De compactheid van 5G biedt een belangrijk ruimtelijk voordeel, vooral in die zin dat er waarschijnlijk geen plaats meer zal zijn voor een extra passagiersterminal. Ik ben er echter nog niet van overtuigd dat een dergelijke waarborg ook echt helpt. Ook de fysieke capaciteit van de 5G-variant maakt verdergaande uitbreiding van Schiphol toch mogelijk? Bovendien, als de dubbeldoelstelling en met name de geluidszones rond Schiphol serieus worden genomen, zou Schiphol in principe reeds voldoende op slot moeten zijn. Absolute voorwaarde is dan wel dat er voor de toekomst een goed alternatief moet zijn.

Beide stelsels voldoen aan de mainportcriteria ten aanzien van bruikbaarheid met dien verstande dat 5P met een ruimere marge aan de grenswaarden voldoet dan 5G. Volgens antwoord 9.051 zou het percentage vertraagde vliegtuigen bij 5G aanmerkelijk hoger zijn dan bij 5P. Hoewel Oranjewoud hier kanttekeningen bij plaatst, krijg ik de indruk dat de betere operationele kwaliteit van 5P niet echt in het geding is. Op dit punt ben ik dan ook nog niet overtuigd van de meerwaarde van 5G.

De geluidshinder van 5G zou kunnen meevallen door toepassing van het MLS-systeem. De toepassing van MLS is volgens Oranjewoud geen technisch vraagstuk, maar afhankelijk van marktgerichte dan wel politieke besluitvorming. Hoe verhoudt zich deze opmerking tot antwoord 9.039, waarin gesproken wordt over onzekerheid over de beschikbaarheid van dergelijke systemen binnen de planperiode?

Indien overschrijding van de afspraken in de dubbeldoelstelling ook na 2015 niet bespreekbaar wordt geacht, is de vraag ten principale of Nederland bereid is een tweede

grotere luchthaven te ontwikkelen. Heeft Nederland strategisch gezien na 2015 een tweede luchthaven nodig? Daar ben ik nog niet van overtuigd. In de komende jaren zal nationaal en internationaal alles moeten worden gedaan om de groei van het luchtverkeer af te remmen. Flevoland en de Maasvlakte zijn als additionele luchthavencapaciteit genoemd. De vraag of dit op een verantwoorde wijze zou kunnen, moet binnen afzienbare tijd onder ogen worden gezien. Als in 2003 zou blijken dat Schiphol vol is, zal ruim voor die tijd helderheid moeten zijn verschaft.

Voorzitter! Ik kom tot mijn conclusies. Een duurzame ontwikkeling van Schiphol moet gekoppeld zijn aan een aantal randvoorwaarden die voor de toekomst problemen voorkomen. Die problemen zijn in potentie echter nadrukkelijk aanwezig. Daarom zal de regering het voortouw moeten nemen in de terugdringing van het internationale luchtverkeer en het opbouwen van een volwaardig alternatief in de vorm van het railvervoer. Tevens zal het flankerende beleid nu hard moeten worden gemaakt. Anders zullen alle inspanningen voor niets blijken te zijn.

De heer **Poppe** (SP): Jawel, mijnheer de voorzitter, Schiphol is ook belangrijk voor de economie van ons land. Maar de mensen in de dichtbevolkte regio zijn ook belangrijk, sowieso maar ook voor onze economie. Er moet dus worden afgewogen welk belang nu moet prevaleren. Bij de SP gaan de mensen voor, want de mensen zijn er niet voor de economie maar de economie is er voor de mensen.

De vraag is dan: is uitbreiding aanvaardbaar als daarmee de grens van de nog aanvaardbare geluidshinder en luchtverontreiniging wordt overschreden? Het antwoord van de regering was: nee, dat is niet aanvaardbaar. Zij heeft daarvoor de dubbeldoelstelling gesteld. Dit heeft een stroom van publikaties en rapporten veroorzaakt, vol cijfers en varianten waarin je makkelijk het spoor bijster kan raken. Maar toch tekent zich, zeker na de laatste onderzoeken en rapportages, zoals dat van Oranjewoud, een vrij duidelijke lijn af: de zogenaamde dubbeldoelstelling is niet haalbaar.

De heer Van Gijzel heeft vertwijfeld geroepen: het luchtverkeer een

twee maal zo snelle groei, wegen drie maal, Nederland zit vol, 450 mensen per vierkante kilometer, dit moet de laatste groei zijn van Schiphol! Ik moet vaststellen dat in Nederland wel meer keer op keer voor het laatst gebeurt. Volgens de regering moet Schiphol, met Rotterdam, een van de mainports van Europa worden. Daarom moet ons land in snel tempo worden ingericht als distributieland, als een soort gigantische overslaglocatie met transportbanden naar de rest van Europa. "Nederland transportband", zou je kunnen zeggen. Dat is wel een zeer kwetsbare economie. De vraag die de SP-fractie zich hierbij stelt is de volgende. Is Schiphol mainport het waard dat vele duizenden mensen geluidsoverlast ervaren en daardoor uit hun slaap worden gehouden, dat kinderen leerstoornissen oplopen en dat de luchtvervuiling in het dichtstbevolkte deel van ons land verdubbelt? Kortom, wordt bij de uitbreiding van Schiphol tot mainport niet de menselijke maat volkomen uit het oog verloren? Zijn de economische doelen die daarmee gesteld worden dat wel waard?

Wat komt er overigens terecht van die economische doelen? De regering vindt de dubbeldoelstelling haalbaar en daarom worden milieubelasting en geluidshinder met inzet van miljarden bestreden. De huidige onaantwoordbare overlast van Schiphol zou daarmee, zelfs met die uitbreiding tot 40 miljoen passagiers en een vijfde baan, verminderen. De vijfde baan werd door de milieu-minister zeer eufemistisch ook wel de "milieubaan" genoemd. Dat is toch niet het geval. Duizenden mensen demonstreerden onlangs niet voor niets tegen de uitbreiding van Schiphol. Een terecht protest omdat de dubbeldoelstelling op drijfzand is gebaseerd. Dit debat maakt het ook duidelijk.

Wij zien ons daarbij gesteund door het recent verschenen rapport van de Raad voor het milieubeheer. Het kabinet is zelf begonnen met het schuiven van de doelen. De oorspronkelijke bovengrens van 50 miljoen passagiers werd verlaagd tot 40 miljoen passagiers, maar het aantal geluidswerende woningen binnen de 35 Ke-contour wordt mogelijk opgeschoven van 10.000 naar 12.600. Er gaan nu al geruchten dat dit aantal op 10.900 wordt vastgesteld. Schuiven dus. Dan de

nachtnormen. Ik moet vaststellen dat de nacht wordt bepaald door de behoefte aan slaap. De periode die daarvoor wordt uitgetrokken is nog steeds te kort als ik de plannen bekijk, ook de plannen die nu opgesteld worden, zeker als de nachtrust van ouderen en kinderen meegerekend wordt.

Maar dan nog, met die verschuivingen, is het een misvatting om te denken dat Schiphol mainport minder slecht voor het leefmilieu zou zijn dan het bestaande Schiphol. De luchtvervuiling door Schiphol mainport zal veel groter zijn dan door de regering gesteld. Het pas verschenen rapport Luchtverontreiniging luchtvaart maakt dat duidelijk. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol mag toenemen tot 432.000 op basis van 40 miljoen passagiers en 3 miljoen ton vracht. Maar dat is slechts een politiek besluit gebaseerd op de waan van de dag. Met een vijfde baan wordt de capaciteit van Schiphol verruimd tot ruim 80 miljoen passagiers. Nu al zegt de regeringspartij VVD dat het aantal van 40 miljoen geen halszaak is. Ik heb het zojuist nog nagevraagd en het blijkt zo te zijn. Volgens de regering hebben alleen mensen last die binnen de 35 Ke-contour wonen: bewoners van minimaal 10.000 woningen met de mogelijkheid van uitbreiding tot 12.600 woningen. Dat is een hele volkstuim. Voor die woningen moet een isolatieprogramma ontwikkeld worden. Dat is natuurlijk geen oplossing, want niet slapen met open raam en niet in de tuin kunnen zitten is geen best leven. Bovendien zou er volgens de Gezondheidsraad een geluidscontour van 20 Ke moeten worden aangehouden, zoals ook voor industrieel lawaai en verkeerslawaai geldt. Waarom zouden wij de luchtvaart wat dat betreft meer ruimte geven? Ook wordt in de PKB het vliegtuiglawaai onder de 65 dB(A) niet meegerekend, waardoor de helft van de werkelijke geluidsbelasting eigenlijk wordt weggerekend. Voor dit soort rekengrappen zijn de mensen rondom Schiphol inmiddels allang doof geworden.

In werkelijkheid wordt een kwart miljoen mensen gehinderd door vliegtuiglawaai na de uitbreiding van Schiphol. Volgens Oranjewoud kan de uitbreiding zowel met 5P als met 5G niet binnen de dubbeldoelstelling. Geluidsoverlast van Schiphol brengt slaapverstoring, stress en kans op

hart- en vaatziekten met zich mee. Wij kennen dat hele rijtje van kwalijke gevolgen van geluidsoverlast. Kinderarts Oosterwoud meldt leerproblemen en groeistoornissen bij kinderen in de regio. De kans op een herhaling van een ramp als in de Bijlmer wordt door de regering onderschat, omdat zelfs het groepsrisico niet wordt meegerekend. Is Schiphol als mainport nu wel de motor van de economische vaart van Nederland? Wat levert die mega-investering van 33 mld. nu aan werkgelegenheid op? Recente onderzoeken, onder andere van de staf voor de rijksuitgaven, laten zien dat er geen 55.000, maar hooguit 22.000 banen bij zouden kunnen komen. Dat is ongeveer 1,5 mln. per arbeidsplaats. Dat is wel een zeer inefficiënte investering als het gaat om werkgelegenheid.

Bovendien zal Schiphol in 2010 vooral dienen als overstap- en doorvoerluchthaven: de witte pomp van Nederland. De omwonenden hebben de lasten en de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen de lusten. De groei van Schiphol tot mainport in zo'n dichtbevolkt gebied kan dus niet, hoort niet en levert voor de samenleving niets dan ellende op.

De opzet van de dubbele doelstelling is dat de milieubelasting door Schiphol terug moet naar de situatie van 1990. Dat zal dus in feite moeten betekenen dat de groei van Schiphol moet stoppen. Als je de huidige milieusituatie echt wilt verbeteren, en dat is noodzakelijk, dan is het het overwegen waard om de Buitenveldertbaan, de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan te sluiten en in plaats daarvan te komen tot de aanleg van een nieuwe baan die de minste geluidshinder voor de omwonenden veroorzaakt. Dan zijn al die onderzoeken ook niet voor niets geweest.

Mijnheer de voorzitter! Als ik hier heel hard in de microfoon ga roepen, dan hamert u mij af, en terecht. Daarom vind ik dat de Kamer ook de uitbreiding van Schiphol maar moet afhameren.

De vergadering wordt van 16.22 uur tot 16.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijn bedoeling is om tot 18.30 uur door te vergaderen. Ik hoop dat wij dan de termijn van het kabinet hebben afgerond. Na de dinerpauze gaan wij door tot uiterlijk 22.00 uur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik zal proberen in hoofdlijnen te antwoorden, ook al omdat ik denk dat het van belang is dat wij deze besluitvorming ook werkelijk tot besluitvorming doen komen.

Wij bevinden ons in een heel belangrijke fase van de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. De besluiten die wij nu nemen, hebben hun doorwerking op een heel lange termijn. Het gaat erom nu verantwoord te investeren in de toekomst. Met investeren heb ik het niet over het neerleggen van 3800 meter beton, nee, het betreft het geheel van maatregelen zoals in de planologische kernbeslissing is neergelegd.

Het moment is angebroken dat over de ontwikkeling van Schiphol en de omgeving duidelijkheid ontstaat. Duidelijkheid in het belang van de omwonenden, de luchthaven zelf, de verbonden bedrijven en de andere overheden. De planologische kernbeslissing geeft met een samenhangend pakket van maatregelen richting aan de verdere ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Juist die samenhang maakt het pakket meer dan de som der delen. Het betekent echter ook dat de onderdelen niet zomaar en niet zonder meer uit- en inwisselbaar zijn. Het totaal biedt een duidelijk en, naar onze mening, verantwoord perspectief tot ver in de volgende eeuw.

De planologische kernbeslissing is tot stand gekomen in een voor een dergelijk project uniek overleg met de betrokken lagere overheden en het bedrijfsleven. Dit proces begon in 1991 met de ondertekening van het beleidsconvenant over het Plan van aanpak Schiphol en omgeving, het PASO. In het project mainport en milieu Schiphol, PMMS, is hieraan door vertegenwoordigers van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de Nederlandse Spoorwegen, de luchthaven Schiphol en de KLM een uitwerking gegeven.

De PKB heeft een breed draagvlak verworven. Dat is vandaag door meerdere sprekers gezegd. Dit geeft een solide basis voor de uitvoering, niet alleen door de betrokken overheden, maar ook – dat wordt wel eens vergeten – in zeer belangrijke mate door het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven zal het leeuwedeel van de investeringen moeten doen. Dat is cruciaal. De partijen zullen echt zelf

voor het grootste deel moeten investeren in de verdere ontwikkeling van de luchthaven, met name de vijfde baan, en in de omgeving van de luchthaven. De aanleg en aanpassing van de hoofdinfrastructuur, weg en rail, kan de bereikbaarheid van de luchthaven ook op langere termijn garanderen. Op termijn zullen de hogesnelheidstreinen richting Duitsland en Frankrijk op de middellange afstand een volwaardig alternatief voor het vliegtuig kunnen bieden.

De planologische kernbeslissing is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van zowel de mainport- als de milieu-aspecten. Die afweging is gebaseerd op gedegen onderzoeken naar de milieu-effecten en de economische effecten. De afweging is ook gebaseerd op de resultaten van de inspraakprocedures, inspraakreacties, adviezen en het bestuurlijk overleg wat daarop gevolgd is.

De planologische kernbeslissing bevat een samenhangend pakket van maatregelen dat de randvoorwaarden biedt waarbinnen de ontwikkeling van het huidige Schiphol tot mainport moet plaatsvinden. Het kabinet is ervan overtuigd dat de aanpassing van het huidige banenstelsel met een vijfde start- en landingsbaan absoluut noodzakelijk is om de mainport- en de milieudoelstelling te kunnen realiseren. De aanleg van een vijfde parallelle baan, vinden wij, alles afwegende, de beste optie.

De milieudoelstelling: een standstill ten opzichte van 1990 voor lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid en een verbetering voor wat betreft geluidshinder wordt met het door het kabinet voorgestelde beleid gehaald. De aanvaardbaar geachte milieubelasting in de omgeving van Schiphol voor geluid, uitgedrukt in geluidszones, stelt een harde grens aan de groei van het vliegverkeer op Schiphol. Hiermee is de maximale ruimte voor de luchthaven bepaald en is voor de woningbouw een grens gesteld. Woonbebouwing in de directe omgeving van de luchthaven wordt voorkomen en toekomstige hinder voor de bewoners vermeden. Mevrouw Van 't Riet heeft gezegd het jammer te vinden dat Schiphol op die plek ligt. Ik denk wel eens dat men in het verleden beter wat meer had gezoneerd. Dan was de bebouwing iets minder dicht bij

Schiphol gekomen. Bij alle discussies moeten wij beseffen dat Nederland niet op een eiland ligt. De burgerluchtvaart is heel sterk in beweging. De verdere liberalisatie van de luchtvaart binnen Europa zet door. Luchtvaartmaatschappijen vormen nieuwe allianties en ontwikkelen nieuwe netwerken om straks binnen de vrije markt optimaal te kunnen opereren. Ik wijs op de recente overeenkomsten tussen Lufthansa en SAS en tussen Swiss Air en Sabena. Een goede uitgangspositie van de KLM, haar partners en haar thuishaven Schiphol vindt het kabinet van nationaal belang, gezien de enorme positieve consequenties voor de economie en de werkgelegenheid. Het in deze PKB geboden ontwikkelingsperspectief is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Er is in de PKB een evenwicht gevonden tussen het nationale belang van een sterke positie van Nederland in het internationale krachtenveld van de burgerluchtvaart en de lokale en regionale effecten die daarmee zowel op het gebied van de economie als op het gebied van het milieu samenhangen. Na jarenlange discussie en voorbereiding over de gewenste ontwikkeling van Schiphol en omgeving is nu de eindfase ingezet. Nu is de tijd gekomen om beslissingen te nemen. Het kabinet waardeert de wijze waarop de Kamer de discussie over de PKB heeft voorbereid en bereid is deze discussie over dit complexe dossier op korte termijn te voeren. Wij zijn blij dat de Kamer die haast ook betracht. Een spoedige, maar verantwoorde besluitvorming acht het kabinet gewenst omdat daarmee duidelijkheid kan worden geboden aan de omgeving van de luchthaven en de luchthaven zelf. Wij menen dat hiervoor voldoende informatie voorhanden is.

Voorzitter! Ik kom thans op een groot aantal vragen die door de Kamer zijn gesteld. Ik wil beginnen met de procedure. Een aantal heeft gezegd: stel, dat wij een andere variant kiezen dan de 5P, zoals door het kabinet wordt voorgesteld. Er zijn opmerkingen gemaakt over de vertraging die hiervan het gevolg is. Als de 5P-variant niet wordt gekozen, moeten wij met nieuwe procedures komen. Wij zijn begonnen met de aanwijzingsprocedure onder het voorbehoud, dat de Kamer de PKB goedkeurt. Stel, dat de Kamer aanmerkelijke wijzigingen aanbrengt

in de PKB, bijvoorbeeld door te kiezen voor het 5G-stelsel. Dat betekent dat opnieuw moet worden begonnen met de aanwijzingsprocedure. Er wordt dan op twee manieren vertraging opgelopen. In de eerste plaats moet de aanwijzingsprocedure opnieuw worden gestart. Dat betekent, dat wij niet in het begin van volgend jaar de definitieve zonering geregeld kunnen hebben. Dat wordt dan op z'n vroegst medio volgend jaar. Het is bekend dat eigenlijk al in september 1995 de zonering vastgesteld had moeten zijn, als wij ons hadden kunnen houden aan de uitspraak van de rechter inzake de procedure die de gemeente Aalsmeer indertijd heeft aangespannen. Dat is ons niet mogelijk gebleken. Elke maand langer uitstel geeft de overheid een groot risico dat er opnieuw een andere rechterlijke uitspraak kan komen. Dat zou kunnen betekenen dat wij gedwongen worden het vier-banenstelsel apart te zoneren. Dat lijkt ons niet wenselijk omdat hiermee voor de omgeving van Schiphol geen duidelijkheid wordt geschapen. Wat ons betreft is dit een tamelijk cruciaal punt. Het betekent niet dat als de Kamer tot een andere conclusie komt, dit een onmogelijkheid is.

In de tweede plaats hebben wij ook een inhoudelijke reden om niet voor 5G te zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil nog een vraag stellen over die vertraging, een belangrijk punt voor collega Te Veldhuis. Is de vertraging ter zake van de zonering een aantal maanden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat de aanleg betreft, hebben wij te maken met een vertraging van twee à drie jaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar als de Kamer nu zou kiezen voor de vijfde gedraaide baan in plaats van voor de vijfde parallelle baan, waar het kabinet voorkeur voor heeft, zou de vaststelling van de zonering een aantal maanden worden vertraagd. Dat zal dan niet begin volgend jaar maar medio volgend jaar gebeuren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zal dan in de loop van het volgend jaar gebeuren. Er is echter nog wel een reden aan te geven, een van de

redenen waarom de heer Te Veldhuis tot een andere keus is gekomen. Je loopt meer vertraging op in de uitvoering, omdat je met allerlei procedures nog gewoon moet beginnen. De uitvoerings-MER moet nog gemaakt worden en noem maar op.

Ik zou nog iets willen zeggen over de redenen waarom het kabinet vasthoudt aan de vijfde parallelle baan. Kijk je naar de mainportcriteria, dan voldoet zowel 5P als 5G daaraan, maar de operationele kwaliteiten van 5P worden door ons als beter beoordeeld dan die van 5G, vooral tijdens omstandigheden met slecht zicht. Dat is voor ons een belangrijk gegeven. Voor de milieucriteria is het resultaat wisselend. Het stelsel 5P scoort bijvoorbeeld op geluidshinder beter als het gaat om het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone en dat is wel de wettelijk vastgestelde zone.

De heer **Van Gijzel** noemde voor 5P 12.200 woningen. Dat is correct voor de berekeningen in de planologische kernbeslissing. Voor 5G noemde hij 12.700 woningen. Dat is echter het resultaat van de aanvullende berekeningen, gemaakt op verzoek van de Kamer. Daarin is uitgegaan van gekromde nadering, MLS. Bij vergelijkbare invoergegevens voor 5G zowel als voor 5P is het aantal woningen voor 5G 14.000. De gedetailleerde aanvullende berekeningen zijn overigens ook aan de Kamer toegezonden, als antwoord op vraag A65.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hierbij ontstaat altijd verwarring wat dit nu betekent voor de milieucriteria. Bij 5G staat in de PKB deel 3 14.000 woningen. De minister refereerde daar net aan. Dat betekent dat niet wordt voldaan aan de 10.000-norm. Het betekent dat er minder gevolgen moet worden en wel zo veel minder dat je weer aan 10.000 komt. Dat betekent een reductie van de overlast, maar tegelijkertijd dat er veel minder gevolgen kan worden. Ik ben niet primair op dat laatste uit, want de mainportdoelstelling wordt dan niet gehaald. Je moet wel dingen goed met elkaar blijven vergelijken. Wat is het milieurendement en welke mogelijkheden zijn er voor de luchtvaart? Dit cijfer drukt niet de milieulast uit.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat doet het natuurlijk wel. Het is een

keuze uit twee. Als je de mainportdoelstelling wilt halen, kun je daar de ruimte voor geven. Dat is de keuze die het kabinet heeft gemaakt. Wij weten dat dat op dit moment niet haalbaar is binnen de 10.000-grens. Daarom hebben wij gezegd, bereid te zijn om op het moment dat de 10.000-grens gehaald wordt een PKB-procedure te overwegen, om dan de tweede geluidszone, om die zo maar te noemen, toe te staan. In de PKB zijn nog 12.600 woningen genoemd. In de definitieve berekeningen voor het aanwijzingsbesluit komen wij inmiddels op 10.900 uit. Daartoe is het kabinet bereid, omdat wij ervan overtuigd zijn, dat met de 10.000-zone op dit moment de mainportdoelstelling niet gehaald kan worden. Op het moment dat de Kamer kiest voor een ander banenstelsel en MLS naar mijn overtuiging nog niet operationeel zal zijn als de vijfde baan klaar is, zal de Kamer moeten accepteren dat er meer woningen binnen de geluidszone komen te liggen of de mainportdoelstelling niet meer onderschrijven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is natuurlijk ook nog mogelijk aan te vliegen zonder MLS. MLS komt er sowieso.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan komt u met de veiligheidswaarborgen in botsing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat mij in dit geval om de redenering rond de 10.000-norm. U zegt dat de mainportfuncties misschien niet binnen de 10.000 gehaald kunnen worden en dat dus moet worden overgegaan op 12.600 of een ander hoge norm. Daarmee wordt al aangegeven dat dit getal voor de luchtvaart bedoeld is. Het aantal gehinderden neemt op die manier alleen maar toe.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hadden een dubbele doelstelling afgesproken. Aan de ene kant werden milieugrenzen vastgesteld. Aan de andere kant was er een bescheiden mainportdoelstelling. Wij hebben geconstateerd dat wij binnen de 10.000-grens de mainportdoelstelling niet kunnen halen. Desondanks zetten wij die knalhard in de planologische kernbeslissing. Dus moet blijken dat het niet kan binnen de 10.000-grens. Het kabinet spreekt

in de PKB uit dat, als blijkt dat het niet kan, wij bereid zouden zijn een herziening van de PKB te overwegen. Overigens moet dan weer een aantal integrale afwegingen worden gemaakt om de tweede zone te gaan gebruiken. Die tweede zone wordt dan ook nog afgegrensd op een strikte hoeveelheid woningen. Wat ons betreft, is in zicht dat de mainportdoelstelling dan wordt gehaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het mij om gaat, is dat...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een volstrekt heldere lijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij spreken nu over de afweging tussen 5P en 5G. Waar is 5P sterker in en waar 5G in?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik daar nog wat over zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar toch op dit punt.

De **voorzitter**: Wilt u uw interruptie wel een beetje kort houden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als u mij even het hele verhaal van 5P en 5G laat houden, kan ik u misschien meer overtuigen. Ook 5P kan namelijk verder geoptimaliseerd worden met een gekromde nadering met MLS. De winst is vervolgens vergelijkbaar met 5G en dan scoort 5P weer beter. Wij schrijven iets niet alvast op, als wij niet zeker weten wanneer het operationeel is. Daarentegen is dit wel gebeurd in het rapport-Oranjewoud.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat mij betreft, is daar één ding op af te dingen. U hebt in uw onderzoek ten behoeve van de milieu-effectrapportage voor één banenstelsel wel rekening gehouden met gekromde invliegen. Dat was bij het meest milieuvriendelijke alternatief. De reactie was: bij dat alternatief hoeven wij geen rekening te houden met de haalbaarheid. Ik moet zeggen dat ik mij daar ernstig aan gestoord heb. Je rekent namelijk iets uit waarvan je zeker bent dat het niet gebeurt. Als op die manier meest milieuvriendelijke alternatieven berekend worden, worden wij ook een beetje voor de gek gehouden. Er

worden dan alternatieven ontwikkeld die niet mogelijk zijn.

Ik ben er dus van uitgegaan dat u dergelijke alternatieven niet aan ons voorlegt en dat u serieus overwogen hebt dat op termijn gekromd invliegen met MLS mogelijk is.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het probleem is het volgende. Wij kunnen weliswaar onze operaties en onze apparatuur voor MLS geschikt maken, maar voor het werkelijk operationeel doen zijn van MLS moet dat in alle vliegtuigen geïnstalleerd zijn. Helaas is dat niet te garanderen. In ICAO-verband is ook net geconstateerd dat voltooiing daarvan waarschijnlijk tot na 2010 zal duren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, maar...

Minister Jorritsma-Lebbink: De berekeningen inzake de geluidshinder hebben te maken met de mensen die daar wonen. Als je die niet waar kunt maken, moet je daarbij toch wel rekening met MLS houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter:** De heer Rosenmöller!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister zegt hier dat zij nu al weet dat met de beperking tot 10.000 woningen in de 35 Ke-zone de mainportdoelstelling niet gehaald wordt. Toch, aldus de minister, hebben wij die hard in de PKB geformuleerd. Wat is dat waard, als je nu al weet dat je de doelstelling niet haalt? Er wordt feitelijk de opening gemaakt om door te groeien naar meer dan 10.000: 10.900 of 12.600.

Minister Jorritsma-Lebbink: Moet u horen. Wij hebben het afgesproken. Om die reden staat het ook in de planologische kernbeslissing. Als wij de overtuiging hadden dat de mainportdoelstelling binnen de grens van 10.000 woningen gehaald kon worden, hadden wij in de planologische kernbeslissing natuurlijk niets over de tweede zone gezegd. Elk kabinet kan op elk moment namelijk een herziening van een planologische kernbeslissing initiëren. Partijen zullen daar vervolgens mee akkoord gaan of niet.

De huidige kennis over de ontwikkeling van de techniek betreft

geen statisch gegeven. Wij gaan dus uit van de best available technology en het uitzicht op alles wat er nog kan gebeuren. Welnu, op grond daarvan hebben wij niet de verwachting dat de mainportstatus binnen de huidige grenzen gehaald kan worden. Wij hebben dan ook een moment ingesloten in die zin dat wanneer de capaciteit van de geluidszones vol is waarin de 10.000 woningen liggen, wij bereid zijn om opnieuw een besluit te nemen inzake een procedure voor een planologische kernbeslissing over een eventueel tweede zone tot 10.900 woningen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat werpt een heel ander licht op de situatie, vergeleken met de manier waarop de PKB gepresenteerd is.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Toen werden de 10.000 woningen namelijk als een heel harde grens geformuleerd. Dat was dus de harde milieugrens. Daartoe moest een heel zware PKB-procedure gevolgd worden. Schiphol moest aantonen dat de mainportdoelstelling niet binnen de grens van 10.000 woningen gerealiseerd werd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Natuurlijk, dat geldt nog steeds.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar met net zoveel gemak zegt u hier al dat de mainportdoelstelling niet gerealiseerd wordt met de norm van 10.000 woningen en dat daarom de vluchtweg, zo formuleer ik het maar even, naar 10.900 of 12.600 woningen genomen is. Dat stelt echt niets voor. Via die argumentatie krijgt Schiphol het op een presenteerblaadje aangeboden om de grens van 10.000 te wijzigen in 10.900 of 12.600. Echt waar!

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee. Allereerst merk ik op dat Schiphol niets wijzigt. Dat doen de regering en de Tweede Kamer. Die wijzigen in deze wereld altijd nog planologische kernbeslissingen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat Schiphol de argumenten op een presenteerblaadje krijgt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar mag ik even...?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, maar u...

Minister Jorritsma-Lebbink: Op grond van de huidige kennis hebben wij ook nooit beweerd dat het mogelijk is. Anders hadden wij het aantal van 10.900 of 12.600 uit de PKB helemaal nergens hoeven op te nemen. Nogmaals, de enige reden dat die aantallen genoemd zijn is dat wij, gezien de huidige kennis van de techniek en de ontwikkelingen daarin, ervan overtuigd zijn dat de mainportdoelstelling binnen de grens van 10.000 ofte wel ongeveer 40 miljoen passagiers helemaal niet gehaald kan worden. Het betekent dat wij ruimte willen scheppen om op enig moment een beslissing te kunnen nemen om de minimale mainportdoelstelling wél te kunnen halen. Ik mag hopen dat de grens van 10.000 woningen uiteindelijk ruim genoeg blijkt te zijn en dat daarbinnen wel degelijk de status van mainport kan worden gehaald. Dan hoeft het volgende stapje helemaal niet gezet te worden. Ik ben daar echter nog helemaal niet van overtuigd. Als ik dat wél was, hadden wij dat tweede deel helemaal niet opgenomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is volstrekt helder, maar dat bevestigt alleen maar de argumenten die ik hanteer. Ik heb niet gezegd dat Schiphol hier een PKB wijzigt. Wij zijn het erover eens dat wij dat hier in deze zaal doen. Wel verschillen wij fundamenteel van mening over de zwaarte van de procedure. De minister zegt zelf al dat Schiphol de mainportdoelstelling niet gerealiseerd krijgt binnen de 10.000 woningen. Zo krijgt Schiphol de argumenten aangereikt om via de zware PKB-procedure het plafond van 10.000 woningen te overstijgen naar, in PKB-termen gesproken, de 12.600 woningen. Dat is niks geen zware procedure, niks geen harde milieugrens!

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is wel een zware procedure. Het is gewoon een planologische kernbeslissing. Veel oneerlijker was geweest als wij de Kamer hier een planologische kernbeslissing hadden voorgelegd, waarbij wij hadden gezegd: 10.000 woningen is de

absolute grens en wij komen over een aantal jaren tot de ontdekking dat je daarmee de mainportdoelstelling niet kunt halen, dus dat je daarmee de 40 miljoen passagiers per jaar niet kunt halen. Dat weten wij nu al. Dan komt Schiphol bij ons en die zegt dan: u had toch met ons afgesproken dat wij een mainportdoelstelling mochten halen? Wat denkt u dat er dan gebeurt? Ik ben van mening dat het kabinet veel eerlijker is door te stellen dat wij met de kennis van vandaag de dag bijna zeker weten dat de mainportdoelstelling niet te halen valt binnen de grens van 10.000. Dat betekent dat wij bereid zijn, op het moment dat de 10.000 woningen bereikt zijn maar de mainportdoelstelling nog niet, een wijziging van de planologische kernbeslissing te overwegen. Dat hebben wij in de PKB gezet. In geen enkele andere PKB kondigen wij een mogelijke wijziging al aan. Wij doen dat nu wél. Dat is meer eerlijkheid dan dat het daardoor onzeker wordt. Hiermee is aangegeven tot welke grens wij uiterlijk willen gaan. Dat is de grens die inmiddels in het aanwijzingsbesluit staat, namelijk van 10.900 woningen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat de harde milieugrens van 10.000 woningen gewoon niet gehaald wordt en dat het spaak loopt wat de criteria voor de mainport betreft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U spreekt het als verwachting uit. Dan hoeft Schiphol nauwelijks extra te beargumenteren dat het inderdaad niet lukt. Daarom zie ik dat wij in de toekomst genoodzaakt zijn via een PKB-procedure de 10.000 woningen op te hogen naar welk aantal dan ook, of het nu 10.900 of 12.600 is, afhankelijk van de berekening. Derhalve is het extra belangrijk dat, waar fracties in deze Kamer vinden dat het aantal van 10.000 woningen gehandhaafd moet worden, dit wordt vastgesteld, want dat is dan nieuws.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind er niks nieuws aan. Het was iets wat al in het PASO stond en wat in het PMMS verder is afgehandeld. Er is drie, vier keer met de Kamer overleg over gevoerd. Iedereen wist dat de grens van 10.000 woningen op dit

moment niet voldoende is om de mainportdoelstelling te kunnen halen. Ik hoop nog steeds dat de techniek zich sneller ontwikkelt, dus dat de geluidsarme vliegtuigen er sneller komen en dat er meer winst is te halen door het uitfaseren van lawaaige vliegtuigen. Die garantie heb ik echter niet. Daarom zeg ik dat desondanks de mainportdoelstelling gehaald moet kunnen worden. Daarom is in de huidige planologische kernbeslissing ook de tweede mogelijkheid aangegeven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister geeft aan dat het arbitrair is om de grens van 10.000 woningen neer te zetten als hard criterium. Zij zegt: de mainportdoelstelling wordt niet gehaald binnen de 10.000 woningen en daarom hebben wij de mogelijkheid van 12.600 woningen gecreëerd. Wat denkt zij dat Schiphol nu gaat doen? Schiphol roept nu al aan alle kanten dat hij de mainportdoelstelling niet kan halen, dat dus de omzetting nodig is en dat daarmee maar meteen moet worden begonnen. Schiphol zal nooit zijn best doen om überhaupt terug te gaan naar de 10.000 woningen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar denkt u dat het bij 10.900 woningen plotseling wél kan? Schiphol zal er natuurlijk aan gaan werken om zo zuinig mogelijk om te gaan met het geluid. Schiphol heeft namelijk te maken met heel behoorlijke grenzen. Met alle kennis van vandaag zijn wij ervan overtuigd dat er geen 40 miljoen passagiers per jaar vallen te accommoderen. Iedereen roept heel vrolijk: er kunnen er wel 60 miljoen of 70 miljoen in. Sommigen denken zelfs aan 80 miljoen. Dan houd je je echter niet aan de grenzen die wij met elkaar afspreken. Op het moment dat men aan de grens van 10.000 komt, is hier een gewone PKB-procedure aan de orde, waar de Kamer dan weer "ja" of "nee" tegen kan zeggen. Dat staat volstrekt helder aangegeven. Ik zou het heel oneerlijk hebben gevonden, als wij het gewoon hadden weggelaten en hadden gezegd dat 10.000 woningen de vaste grens is, terwijl wij bij voorbaat weten dat dit met de kennis van vandaag niet haalbaar is.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De minister zegt terecht dat met de 10.000-grens de mainportdoelstelling niet te halen is. De heer Rosenmöller

heeft er gelijk in dat de uiteindelijke zonering dus boven 10.000 zal uitkomen, wil je de mainportdoelstelling halen. Bij de publikatie van PKB deel 3 bleek dat het verschil tussen de zone van 10.000 en de gereserveerde zone meer dan een kwart was. Toen werd gezegd dat wij een stevige omzettingsprocedure moesten hebben. Nu het verschil nog maar 900 woningen betreft, lijkt het mij veel eerlijker om, zoals de heer Te Veldhuis voorstelde, de zone niet via een zware PKB-procedure om te zetten, maar nu voor een zone van 10.900 te kiezen en daarbinnen zo lang mogelijk het gebruiksplan op 10.000 woningen te houden. Zo schets je een veel eerlijker beeld voor de burgers, de bewoners in de omgeving.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het beeld voor de burgers volstrekt helder. Ik wil wel optimale druk op Schiphol hebben om zich binnen de 10.000 te bewegen. Als ik nu al 10.900 in de PKB zet, weet ik in elk geval dat de druk weg is. De bewijslast om van 10.000 naar 10.900 woningen te gaan, ligt straks bij Schiphol en niet hier. Als je het nu op 10.900 vastlegt, is die bewijslast weg en hoeft men pas in de laatste jaren echt zijn best te doen om binnen de grenzen te blijven. Nu moet men dat vanaf het begin. Daar pleit ik voor.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Bent u niet van oordeel dat het een excessief zware procedure is, een hele PKB-procedure voor 900 woningen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat niet alleen om het aantal woningen, maar ook om zo zuinig mogelijk omgaan met geluid. Ik zie het als een zware procedure, niet als een excessief zware procedure.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Een korte vraag graag. U hebt op dit onderdeel al vier keer geïnterrupteerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zei dat wij met de kennis van vandaag weten dat wij de 10.000 niet halen. Met de kennis van drie maanden geleden, toen de PKB verscheen, dachten wij dat het 12.600 moest zijn. Drie maanden en

een herberekening verder is het nu 10.900.

Minister Jorritsma-Lebbink: U weet heel goed dat dit te maken heeft met de vorm van de zones en dat de zaak met invoergegevens en de manier van vliegen en optimaliseren verbeterd kan worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het betekent concreet dat wij in drie maanden de opdracht van 12.600 hebben weten te reduceren tot 10.900. Wij hebben nog vijftien jaar om een verdere daling te bewerkstelligen door het nacht/dag-regime, door de MLS, waarvan u zelf zegt dat die een flinke reductie oplevert, of door de jumbo's, die 5% geluidsreductie opleveren. Het lijkt mij dat het op z'n minst mogelijk moet zijn, beneden die 10.000 uit te komen. Het lijkt mij zeer onwaarschijnlijk dat het niet zal gebeuren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik hoop het met u. Dat is ook de reden waarom wij hiervoor de PKB-procedure hebben ingezet. Als het niet nodig is, doen wij het niet en is de grens gewoon voorlopig op 10.000 gesteld. De opdracht was toch om te optimaliseren. Dat is waar wij in de afgelopen maanden mee bezig zijn geweest.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom zetten wij er niet sowieso 10.000 in, zonder omzettingsprocedure?

Minister Jorritsma-Lebbink: Omdat ik niet kan garanderen dat wij dat halen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als u het niet haalt, moet u volgens uw voorstel een PKB-procedure doorlopen. Ook als wij het er niet in zetten, moeten wij een PKB-procedure doorlopen, omzetting of niet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is de reden waarom ik heb gezegd dat het niet bij mij gelegen was.

Ik was bezig met de gekromde naderingen van 5P en 5G. Wij moeten niet uit het oog verliezen dat als MLS werkelijk operationeel is, de mogelijkheid er is om verder te optimaliseren. Dat is ook nodig. Voor de verhouding tussen 5P en 5G maakt dit geen onderscheid. Het lastige is dat het in het Europese implementatieplan voorlopig niet

voorzien is, omdat hiervoor vooralsnog behalve Nederland geen voorstanders binnen Europa te vinden zijn. De mogelijkheid dient dan apart ontwikkeld te worden. Nederland kan dit gewoon niet alleen. Om die reden beschouwt de regering MLS voor gekromde naderingen vooralsnog niet als een reële mogelijkheid. Wij stellen dan ook vast dat waar het om de geluidshinder gaat, een verder geoptimaliseerd banenstelsel 5G geen beter perspectief biedt dan 5P.

Ik kom op het door de heer Van Gijzel genoemde kostenverschil van 137 mln. tussen 5P en 5G. Kennelijk vindt hij dat de extra kosten voor de bypass-west niet nodig zijn voor 5G. Dit vinden wij om twee redenen niet verstandig. Allereerst wil de regering dat de HSL ook met hogere snelheid langs Schiphol van en naar Amsterdam moet kunnen rijden; anderzijds vinden wij dat HSL's en andere treinen die van de bypass-west gebruik maken, moeten kunnen stoppen in de satelliet, om een maximale openbaarvervoerdoelstelling mogelijk te maken. Dit betekent dat die besparing er in het geheel niet is en dan is het kostenverschil nog steeds heel groot. De keuze voor het aanleggen van een parallelle vijfde baan achten wij nog altijd een heel verantwoorde keuze.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar nu komt u met andere argumenten. In het antwoord op de schriftelijke vragen staat heel expliciet dat de bypass-west – de situering, de tracering ervan – enkel en alleen gekozen is vanwege de ontsluiting van het gebied in het tweede areaal.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het tweede areaal en de satelliet zijn twee verschillende dingen. Over de satelliet heeft mevrouw Van 't Riet met nadruk gesproken; ook voor de ontsluiting van de satelliet per openbaar vervoer is wel degelijk iets te zeggen. Voorts zij bedacht dat niet alle treinen bij Schiphol stoppen. Ook daarvoor moet de bypass-west gebruikt worden. Het wordt niet alleen maar zo gelegd vanwege het tweede areaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben over het stukje tussen de 5P en de Zwanenburgbaan klaarblijkelijk een andere opvatting in dat opzicht, omdat mijns inziens die ontsluiting

niet op die manier geregeld zou behoeven te worden, maar meer tussen de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan.

Minister Jorritsma-Lebbink: U suggereert dat daarmee een besparing van ongeveer 650 mln. gegenereerd kan worden, maar dat is niet waar, omdat wel degelijk die omleiding nog nodig is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat betreft de 5P-baan wijs ik erop dat de gronden die aangekocht moeten worden, de 8 vierkante kilometer, niet in de berekeningen zitten. Er moet 8 vierkante kilometer méér aangekocht worden bij 5P dan bij 5G.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kan ook nog wel wat extra kosten van 5G opnoemen, maar ik houd het maar liever op de globale kostenvergelijking. Ik kom vooralsnog uit op een verschil van 800 mln. en dan vind ik, eerlijk gezegd, 200 mln. meer of minder niet eens zo verschrikkelijk interessant.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als de minister er zich zo van afmaakt, ook een beetje met gefronste wenkbrauwen, en 200 mln. peanuts vindt, dan merk ik op dat 800 mln. vier keer peanuts is en dat wij het daarvoor niet behoeven te laten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Kijk, het kostenaspect is wat mij betreft een secundair aspect. Ik blijf van mening dat 5P operationeel en uit milieu-overwegingen een beter keuze is. Ook al zijn daarnaast de kosten bij 5G flink hoger – of het nu 600 mln. of 800 mln. in die relatie is: daar kunnen wij van mening over verschillen – dan zijn toch de andere redenen de belangrijkste om die keuze te maken.

Het inkorten van de Buitenveldertbaan tot 3000 meter, zoals door de heer Van Gijzel gesuggereerd, maakt het Schiphol moeilijker om te kunnen functioneren tijdens extreme weersomstandigheden of wanneer een van de hoofdbanen buiten gebruik is. Dat is het geval in circa 6% van de tijd per baan, dus in 12% van de tijd in het totaal. Het kan zelfs tot tijdelijk sluiten van de luchthaven leiden voor starts met zware toestellen. Dat is een keuze die je kunt maken, maar het lijkt mij niet erg verstandig. Het gebruik van de

Buitenveldertbaan is al tot het noodzakelijke beperkt door de geluidszone. Het verkorten van de baan voegt daar op zichzelf niets aan toe. Dat geldt overigens ook voor andere kunstgrepen.

Ik wil hierbij van de mogelijkheid gebruik maken om een misverstand tussen de heer Van Gijzel en mevrouw Van 't Riet op te lossen. De Aalsmeerbaan en de Kaagbaan zijn inderdaad convergerend, net zoals dit bij 5G het geval zou zijn. Ondanks ghost approach geeft dit bij slecht zicht capaciteitsproblemen. Dat is dan ook de reden om de Zwanenburgbaan zuidelijk aanvliegbaar te maken. Hierdoor ontstaat, samen met de Aalsmeerbaan, een parallel banenstelsel. Dat is bij 5G vanuit het noorden onmogelijk en dit is een van de oorzaken van het slechter scoren van 5G. Ik hoop dat daarmee het misverstand weggenomen is.

Ik heb daarmee de vragen over het banenstelsel beantwoord en ga over naar de grenzen aan de groei.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Voorzitter! Ik wijs erop dat ik gevraagd heb of de minister mogelijkheden ziet – ik weet niet of zij het hierbij wil beantwoorden – om de aanleg van de vijfde parallelle baan te versnellen en deze nog vóór 2003 gereed te hebben, gelet op de forse groei die Schiphol de komende jaren tegemoet mag zien.

Minister Jorritsma-Lebbink: De minister legt geen banen aan; de investering voor de vijfde baan wordt gedaan door de luchthaven Schiphol. Eerlijk gezegd, mogen we hopen dat wij een dezer weken tot een besluit komen en dat wij, dankzij dat besluit, de procedures om snel van start te kunnen gaan met de vijfde baan, ook zo snel mogelijk kunnen starten. Het zal dan nog houden en keren zijn om te bewerkstelligen dat Schiphol inderdaad in 2003 die baan klaar kan hebben. Ik zal evenwel graag meewerken aan alles wat ertoe leidt dat het sneller kan, maar ik denk dat dit, met de wettelijke procedures in de hand, een hele toer zal worden. Ik hoop niet dat u wilt wachten totdat wij wetgeving hebben geregeld die de procedures verder versnellen. Ik ben daar overigens geen tegenstander van maar het vergt wel een langere voorbereidingstijd.

Ik kom nu toe aan de grenzen van de groei en aan de vraag wat er

precies gebeurt ten aanzien van de verdere groei. Zit er nu dankzij deze besluitvorming een rem op de verdere groei van het vliegverkeer: dus geen uitplaatsing naar Lelystad en geen Maasvlakte, etcetera? Wij hebben in de PKB heel bewust gekozen voor een benadering waarin het milieu de grenzen stelt aan de groei van het luchtverkeer op Schiphol. Die grenzen zijn in milieutermen heel hard vastgelegd. Naast de geluidszone betekent dat ook, zoals ik al heb gezegd, een standstill op de overige doelstellingen: externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stank. Het huidige handhavingssysteem conform de Luchtvaartwet voorziet niet in de handhaving van het aantal passagiers of de hoeveelheid vracht. Het voorziet er evenmin in dat het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol of de geluidsbelasting gehandhaafd wordt. Het zal een toer zijn om de beoogde groei daarin te realiseren. Er is ook geen heel duidelijke relatie tussen het aantal passagiers en de milieuverontreiniging. Grotere vliegtuigen die vol zitten, vervoeren meer passagiers met minder of dezelfde vervuiling. Maar als een groot vliegtuig een slechte bezettingsgraad heeft, kan die vervuiling wel veel lager zijn maar is er toch een hoge milieudruk.

In de brief die ik op 2 juni aan de Kamer heb gezonden, heb ik aangekondigd dat eind 1996 een integrale visie over de lange termijn voor de luchthaveninfrastructuur in Nederland zal worden opgesteld. Die visie zal zijn gebaseerd op een analyse van de ontwikkelingen in de luchtvaart en de daarop geënte alternatieve luchthavenconfiguraties en locaties. Lelystad zal daarbij als een van de mogelijke alternatieven worden betrokken. Die integrale visie vormt, na bespreking met het parlement, de basis voor de ruimtelijke vertaling in een nieuw structuurschema Burgerluchtvaart-terreinen. Deel 1 van dat nieuwe SBL zal naar verwachting medio 1997 aan het parlement aangeboden worden. Ook wij vinden uitplaatsing van een deel van het groot commercieel verkeer van Schiphol niet erg realistisch. Die visie is ook toegelicht in de nota van toelichting bij de PKB. Maar uitplaatsing naar Lelystad van de general aviation, de kleinere luchtvaart, tot 6000 kg in de eerste planperiode is wel realistisch. De uitplaatsing van de zwaardere

categorieën general aviation kan op termijn ook gebeuren. Daarvoor is de ontwikkeling van Lelystad tot business airport nodig. Ik zal overigens in de integrale visie op de langere termijn ook ingaan op de mogelijkheden om de procedures die nodig zijn om te komen tot een vergroting of tot een nieuwe luchthavencapaciteit, te versnellen. Op dit moment kan ik niet overzien of dat kan, maar dat onderwerp kan in het onderzoek betrokken worden.

De heer Van Dijke (RPF): Voorzitter! Uit de brief van 2 juni jl. maak ik op dat de situatie waarbij Lelystad dependance wordt, min of meer off the record gebeurt. Mag ik nu uit de opmerkingen van de minister opmaken dat dit allerminst op die manier zal plaatsvinden en dat zij eerst naar de Kamer komt om er uitgebreid over te spreken, na afweging van het een en ander?

Minister Jorritsma-Lebbink: Lelystad blijft vooralsnog wat het nu is en niet meer, te weten een regionale luchthaven. Dat zal het voorlopig ook blijven. Die luchthaven zal in eerste instantie vooral gebruikt worden voor de lichte general aviation. Lelystad mag dit overigens al doen maar zij loopt daarbij zo langzamerhand tegen grenzen aan. Op enige termijn kan, als de investeringen die wij in het regeerakkoord hebben afgesproken zijn gerealiseerd, ook de zwaardere general aviation ernaar toe. We hebben het dan over wat grotere vliegtuigen die je soms niet kunt onderscheiden van lijndienst-vliegtuigen, behalve dan door het merk dat op de zijkant staat.

De heer Van Dijke (RPF): Maar die grens van 6000 kg en de grasbaan van 1250 meter zullen nu gerealiseerd worden en het is dan toch zaak om ervoor te zorgen dat dit niet min of meer tussen de bedrijven door tot een echt overloopvliegveld wordt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, geen misverstand daarover. Het is echt een illusie om te denken dat je van de huidige plek met de huidige business airport infrastructuur, werkelijk een zesde baan zou kunnen maken. Dat moet op een andere plek in hetzelfde gebied worden geregeld, wat natuurlijk tot de mogelijkheden zou kunnen behoren, of op een andere plek in een ander gebied. Het

betekent niet dat u sluipenderwijs toch een soort zesde baantje hebt binnengehaald. Die garantie kan ik u rustig geven.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister heeft het over een integrale visie. Kan zij nog even verduidelijken welke aspecten dan allemaal in die integrale visie zitten? Gaat het alleen over de nationale infrastructuur, of spelen daarbij ook internationale milieu-ontwikkelingen mee? Ik denk in dit verband aan hetgeen tot mijn spijt nog niet meegenomen is uit de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart. Komt dat weer terug in deze integrale visie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar komen in terug: wat voor markt is er in de toekomst te verwachten, internationaal en nationaal bezien, de milieu-effecten daarvan, wat vinden wij acceptabel in de Nederlandse situatie, de kosten en de locaties. Aan de ene kant zal het een analyse zijn van de wijze waarop de luchtvaart zich internationaal ontwikkelt en aan de andere kant geeft het onze visie hoe Nederland er nationaal op moet inspelen. Het is ook mogelijk dat je uiteindelijk met elkaar tot de conclusie komt dat wij helemaal niets meer willen. Dat ligt niet helemaal voor de hand, maar die keuze zou je kunnen maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Op zichzelf klinkt dat mij zeer plausibel in de oren. Maar gezien de breedte van het terrein, welke garanties heeft de Kamer dat zo'n nota ons voor volgend jaar kan bereiken? Als ik bijvoorbeeld denk aan de gebeurtenissen rond de nota RELUS, heb ik daar eerlijk gezegd niet zoveel vertrouwen in.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Gelukkig was ik niet degene die de nota RELUS aan de Kamer heeft toegezegd. Toe nu toe verwacht ik nog steeds dat ik de nota binnen de door mij toegezegde termijn aan de Kamer zal kunnen toezenden, namelijk in de zomer. Ik denk dat de Kamer de nota na de zomer zal kunnen behandelen. Het is altijd wat moeilijk om precies de week aan te geven waarin dit zal kunnen gebeuren. Zo is mij de afgelopen maanden regereerderwijs ook wel gebleken dat het niet altijd binnen een week geregeld kan worden. Soms heb je er wat meer discussie

over nodig en is het ook heel goed er in het kabinet een paar discussies aan te wijden. U weet dat wij ook maar één keer per week vergaderen. Tot nu toe heb ik mij aan mijn uitspraken gehouden en ik zal proberen dat ook voor deze nota te doen. Ik vind het overigens ook van belang dat wij deze discussie absoluut niet ver voor ons uit schuiven. Want met u ben ik van mening dat als de groei doorzet op de wijze die wij nu verwachten, de milieugrenzen sneller gehaald worden. En ik zou er niet voor zijn om die milieugrenzen zomaar los te laten.

De heer **Van Gijzel** heeft gezegd dat wij niet moeten voorzien in het tweede areaal in de PKB. Ik moet hem erop wijzen dat op basis van deze PKB geen tweede areaal kan worden gerealiseerd. Op pagina 11 van de PKB is immers opgenomen dat de satellieten in de planperiode tot 2015 niet over een landzijdige ontsluiting beschikken. Voor realisering van een mogelijke landzijdige ontsluiting is dus een herziening c.q. een nieuwe PKB nodig. Dat kan niet op basis van de huidige PKB.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het punt waar het mij in de discussie van vandaag om gaat is of wij tot 2015 discussiëren of daarna. Wij spreken met elkaar over circa 40 miljoen passagiers. Een tweede areaal biedt de mogelijkheid om een veel verdere doorgroei te krijgen en die is dus aan de orde na deze planperiode. Wat mij stoort is dat zowel in de ruimtelijke reservering als in de tekst rekening gehouden wordt met een doorgroei boven die 40 miljoen passagiers door middel van een tweede areaal, terwijl wij spreken over een groei tot 40 miljoen passagiers.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nogmaals, de milieuruimte is bepalend. Daarbij kun je de afspraak maken dat je tot 10.000, mogelijk 10.900 woningen, wilt doorgroeien. Met de kennis van vandaag is het mogelijk daaraan het aantal passagiers te verbinden. Overigens is het niet bekend of na 2015 feitelijke gegevens veranderen. Ook is het niet bekend hoe het dan gesteld is met de modal split. Ik wijs er echter op dat het grootste deel van het extra aantal passagiers gegenereerd wordt in het transitverkeer. Of de groei zich

op de heel lange termijn zo zal ontwikkelen als wij nu verwachten, is zeer de vraag. Die groei zou best eens groter kunnen zijn.

Ik vindt dat je niet moet suggereren dat je door het besluit van vandaag en door de grenzen die je vaststelt, nu al zeker weet dat men straks ander grenzen kiest. Want met het huidige banenstelsel kan er gemakkelijk veel meer geaccommoderd worden. Toch vinden wij dat niet acceptabel en zeggen wij dat wij dat niet willen. Wij gaan een vijfde baan aanleggen, omdat wij minder geluidsoverlast willen hebben, althans minder woningen met minder mensen die in het gebied wonen waar die geluidsoverlast is. Ik vind het iets te gemakkelijk om te suggereren dat er verder niks kan gebeuren als je nou maar een hek aan het eind zet, en dat je zeker weet dat het wel gebeurt als je dat hek er niet zet. Ik vind dat iets te gemakkelijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij mist u dan toch de portee van de discussie van vandaag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dank u.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Velen hebben vandaag gezegd dat dit de laatste uitbreiding van de luchtvaart op de luchthaven Schiphol moet zijn. Dat moeten wij voor ogen houden als wij zien tegen welke grenzen wij bij deze uitbreiding zijn gelopen en als wij zien dat er niet veel meer mogelijk is dan circa 40 miljoen passagiers. Het tweede areaal, bedoeld voor de tijd na deze planperiode, moet worden ingericht om die doorgroei wel mogelijk te maken. Dat is toch hinken op twee gedachten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het tweede areaal is toch niet aan de orde?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het staat wel in de PKB.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat dat het mogelijk aangelegd kan worden, als iemand ooit tot een ander besluit komt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er vindt een ruimtelijke reservering plaats.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De

ruimtelijke reservering zit niet in deze plannen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op de kaartjes achterin de PKB vindt u een ruimtelijke reservering voor de terminal.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Volgens mij is dat kaartje er uitgehaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op figuur 9 ziet u de afbakening van het luchtvaartareaal. Er is uitdrukkelijk rekening gehouden met de ruimte die noodzakelijk kan zijn voor eerst satellieten en later een tweede areaal.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er is geen tweede areaal meer gereserveerd. Dat was nog wel het geval in deel 1.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In deel 1 staan sublocaties en satellieten op een kleiner gebied dan in figuur 9 is aangegeven. Ook als een stuk van de ruimtelijke reservering wordt weggehaald, kun je de taxibanen nog accommoderen, zonder de mogelijkheid van een tweede areaal te openen. Het gaat er mij om dat de PKB op dit punt op twee gedachten hinkt. Enerzijds wordt gemikt op circa 40 miljoen passagiers, terwijl anderzijds de tekst wordt opgenomen dat het daarna misschien verder gaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, dat staat er niet. Ik citeer uit de PKB: "Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt binnen de planperiode van deze PKB (2015) uitdrukkelijk niet voorzien in de ontwikkeling van een tweede areaal. In een latere fase wordt een landzijdige ontsluiting van de satellieten echter niet uitgesloten."

Er staat dus niet dat het gebeurt. Er staat niet dat het dus betekent dat het tot een volledig tweede areaal komt. Er staat alleen dat een tweede areaal nodig zou kunnen zijn. Daarvoor zullen echter de aanwijzing en de PKB moeten worden herzien.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister houdt op een cruciaal moment op met citeren. De volgende zin luidt namelijk: "Indien de ontwikkeling van een tweede areaal noodzakelijk is, zal de aanwijzing van

het luchtvaartterrein moeten worden herzien."

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat heb ik net voorgelezen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, dat deed u niet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zei het er achteraan, maar u hebt het kennelijk niet gehoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij vragen het morgen aan de stenograaf.

Is de minister het met mij eens dat de vijfde gedraaide baan een eventueel besluit voor een tweede areaal een stuk moeilijker maakt dan een vijfde parallelle baan? Bij de vijfde parallelle baan is er namelijk veel meer ruimte om het tweede areaal aan te leggen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het tweede areaal zou dan groter kunnen worden. Overigens kun je natuurlijk altijd nog naar een andere plek gaan. Eerlijk gezegd vind ik dat de heer Rosenmöller een verkeerd middel kiest. Hij kiest een verkeerd middel om iets tegen te houden wat hij niet wil. Het middel behoort te zijn dat hij afspraken maakt, dat hij een keuze doet tussen groei of geen groei, een keuze tussen milieu-instrumenten of geen milieu-instrumenten. Hij kiest nu voor middelen die helemaal niet de bedoeling hebben om een goede ontwikkeling van het vliegverkeer te regelen. Hij kiest voor dit middel om iets te bereiken wat hij graag wil bereiken. Ik voel daar niets voor. Ik krijg het gevoel dat hij 5G alleen nog maar boven water wil houden, omdat hij denkt dat daarmee de groei beperkter kan worden gehouden. Ik ben ervan overtuigd dat, als wij met z'n allen in 2010 of 2015 zouden besluiten om de groei verder te laten gaan, dit ook met 5G mogelijk is. Ik ben daar niet voor, maar het kan wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kan veel moeilijker.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, het kan niet veel moeilijker.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is wel veel moeilijker, omdat je bij doorgroei in een 5G-stelsel veel sneller aanloopt tegen je mainport-criteria en je dus als gevolg daarvan

veel sneller zult moeten kiezen tussen het wel of geen mainport zijn. Die mainport blijft bij 5P veel langer overeind. Bovendien kan het tweede areaal, zoals u ook bevestigde, bij het 5G-stelsel veel minder makkelijk worden gerealiseerd dan bij het 5P-stelsel. U mag dan zeggen: je hanteert het argument "beton" om iets te stoppen, terwijl ik vind dat je dat niet mag aanvoeren. Dat mag u vinden. Maar wij menen dat een combinatie van factoren (milieu, passagiers en ook beton) ervoor moet zorgen dat de grens van 40 miljoen, voor mij de next-best-oplossing, ook echt de grens is. Het is niet zo eenvoudig dat dit alleen kan via milieu. Dat is uit onafhankelijke toetsing en rapportages zo langzamerhand voldoende duidelijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat ik beoog te zeggen, is dat de grens van 40 miljoen ook met de 5G-baan zeer makkelijk kan worden overschreden als niet de overige milieugrenzen worden gehanteerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Waarom doet de minister zo moeilijk? Zij zegt zelf dat het tweede areaal niet aan de orde is, maar eventueel wel na 2015. Als wij nu met z'n allen zeggen dat wij het niet willen, dan schrappen wij toch die twee zinnen uit de PKB?

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben een ultieme poging gedaan om heel eerlijk te zijn. Als u die eerlijkheid wilt schrappen, dan vind ik dat prima. Maar als elk volgend kabinet dit soort zinnetje weer gaat opnemen, dan staat het er gewoon weer. U mag het er rustig uithalen; ik heb daar helemaal geen bezwaren tegen.

De heer **Poppe** (SP): Daaruit blijkt dat het niet om zinnetje in de PKB gaat, maar om de concrete ruimtelijke ordening. Als ik naar figuur 9 kijk, dan denk ik: hier kan een dubbele agenda achter zitten, want daar wordt alle ruimte gecreëerd voor het tweede areaal met een ontsluiting naar de Weststrandweg. Ik heb Schiphol er ook al over horen praten. Ik weet wie in het PMMS zitten: het Plesman-syndicaat. Is hier nu sprake van een dubbele agenda?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee.

De heer **Poppe** (SP): U zegt "nee".

Maar waarom gaan wij dan niet helder fysiek de uitbreiding onmogelijk maken? Want laten wij eerlijk zijn: milieugrenzen zijn in Nederland nog steeds zo rekbaar als de pest.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb volstrekt respect voor uw opvatting, mijnheer Poppe. U kiest ervoor om überhaupt geen groei te willen. In feite zegt u: u moet gewoon een aantal banen weghalen, want dan kan er in elk geval geen groei meer plaatsvinden. Die opvatting is te respecteren, maar ik ben het er niet mee eens. Ik denk dat u daarmee de werkgelegenheid in de regio Schiphol onder zeer grote druk stelt. Daarmee zou de werkgelegenheid sterk verminderen. Gezien de problemen in de Amsterdamse regio, vind ik dat een verkeerde keuze. Maar goed, het is de keuze die u mag maken. Ik zeg u dat wij op tal van andere terreinen infrastructuur aanleggen met een grotere capaciteit dan is beoogd, waarbij wij over andere instrumenten beschikken om ervoor te zorgen dat die capaciteit niet voor 100% wordt benut. In de planologische kernbeslissing hebben wij nu een aantal grenzen en zonerings vastgelegd met een handavingsregime dat in Europa of, liever gezegd, op deze wereld volstrekt uniek is. Niemand kent dat nog. Ik durf te beweren dat dit een buitengewoon goede manier is om ervoor te zorgen dat de groei niet in de ongewenste richting gaat.

De heer Van den Berg, mevrouw Van 't Riet en mevrouw Van Rooy vroegen of de mainportdoelstelling nog wel realistisch is, gelet op de ontwikkelingen van de laatste jaren en de beoogde groei. Wij menen dat de cijfers over de mainportontwikkeling nog steeds niet achterhaald zijn. De groei is de afgelopen jaren weliswaar sterker dan trendmatig geweest, maar dat is het gevolg geweest van een paar specifieke factoren. Ik noem bijvoorbeeld de invoering van het blokkensysteem, de samenwerking met Northwest Airlines en een laag prijsniveau. Daarin gaat een aantal dingen veranderen. Die ontwikkelingen zullen zich in de toekomst dus niet blijvend voordoen. Hierover is in de schriftelijke beantwoording al het nodige gezegd. Wij denken dan ook dat ter verwezenlijking van de mainportdoelstelling, gezien de verwachte concentratie, een

internationale oriëntatie noodzakelijk is. Het is ook noodzakelijk dat Schiphol niet alleen een functie heeft voor de nationale markt, maar ook voor transferpassagiers.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Voorzitter! De prognoses van de gezamenlijke luchthavens in Europa zijn de afgelopen jaren zeer juist geweest. Hun prognoses tot het jaar 2003 gaan uit van ruim 5% groei. Waarom heeft de minister niet wat meer vertrouwen in die cijfers, nu gebleken is dat de taxaties in het verleden heel juist waren?

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij geven de gemiddelden over twintig jaar. Dan kan het nog zijn dat het in de eerste jaren boven de 3% ligt. Ik durf niet te garanderen – het lijkt mij zelfs buitengewoon onwaarschijnlijk – dat die groei van 5% over twintig jaar gehanteerd zal kunnen worden.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Maar een groei van 5% over een kleine tien jaar geeft natuurlijk ook al een zeer forse vergroting te zien van de omvang van de mainport. Dat betekent dat de maximale grenzen ruim voor 2015 bereikt zullen worden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij sluiten niet uit dat de maximale grenzen bereikt worden voor 2015. Ik zou graag zo optimistisch zijn dat ik kon zeggen dat Schiphol gedurende tien jaar een groei van 5% kan vasthouden. Gezien de internationale ontwikkelingen, de beslissingen van de afgelopen maanden bij een aantal buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en gezien de ontwikkelingen in de luchtvaartverdragen heb ik daar echter minder hoop op.

Mevrouw Van 't Riet (D66): De afgelopen vier jaar was de groei gemiddeld 9,9%. Als wordt uitgegaan van het European Renaissance-scenario zou Schiphol in de komende jaren met niet meer dan 2,2% moeten groeien. Hoe realistisch is dat? Kun je nog wel uitgaan van het European Renaissance-scenario?

Minister Jorritsma-Lebbink: Vooralsnog lijkt alles erop te duiden dat dat nog wel het geval is, waarbij wij verwachten dat de groei zal afvlakken en uiteindelijk op het gemiddelde uitkomt. Garanties zijn moeilijk te geven. Terugkijken is

gemakkelijk. Ik durf te garanderen dat Schiphol veel moeite zal moeten doen om zijn concurrentiepositie te behouden de komende jaren, want de kapers zijn op de kust. De gedachte dat een grote groei heel gemakkelijk te handhaven zal zijn is echt te optimistisch.

Voorzitter! Er is een aantal vragen gesteld over de handhaving. Het lijkt mij goed om in te gaan op de handhavingssystematiek zoals deze met betrekking tot de geluidszones in de Luchtvaartwet in augustus 1994 is opgenomen. Wij kennen preventieve handhaving. In de Luchtvaartwet ligt de nadruk op preventieve handhaving van de geluidszone. De exploitant van de luchthaven moet jaarlijks een voorstel voor een gebruiksplan indienen dat wordt vastgesteld als de prognose past binnen de geluidszones. Als het gebruiksplan eenmaal is vastgesteld, wordt het feitelijk gebruik van de luchthaven maandelijks getoetst aan het gebruiksplan. Is er sprake van een dreigende overschrijding van de geluidszone dan moeten er maatregelen worden genomen om die overschrijding te voorkomen. Er is ook sprake van repressieve handhaving in de Luchtvaartwet. Daarbij gaat het indirect om handhaving van de geluidszone door de handhaving van de voorschriften in de aanwijzing die tot een bepaalde actor zijn gericht. Overtreding van de voorschriften in de aanwijzing is strafbaar.

Dan kom ik bij de voorschriften in de ontwerp-aanwijzing voor Schiphol. Deze zal overigens in de loop van deze week ter visie gelegd worden. Daarin zijn voorschriften opgenomen ter voorkoming van overschrijding van de zones en ter beperking van de geluidshinder. Voorschriften betreffen onder meer de tolerantiegebieden, de circuitvluchten en baangebruik in de nachtelijke perioden. Ter aanvulling op de voorschriften in de aanwijzing is er een overeenkomst tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de luchtverkeersbeveiliging in voorbereiding. Hierin komen voorschriften omtrent het baan-gebruik en het gebruik van aan- en uitvliegroutes. Die overeenkomst loopt vooruit op een wijziging van de luchtvaartwetgeving, waardoor de milieutaak van de LVB ook formeel wordt vastgelegd. Dan kunnen ook voorschriften in de aanwijzing gericht worden tot de LVB.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zegt dat de aanwijzing volgende week ter inzage wordt gelegd. Dat betekent dus dat de inspraakronde kan beginnen. Wat zijn de uitgangspunten bij die aanwijzing? Hoe verhouden deze zich tot de besluiten die wij nog moeten nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik krijg zojuist te horen dat de aanwijzing deze week nog niet ter inzage zal liggen. Waarschijnlijk zullen wij hiermee tot het einde van de procedure wachten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat lijkt mij beter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Overigens zou het gebaseerd zijn, zoals u is meegedeeld, op de regeringsbeslissing PKB deel 3. Een en ander zou alleen tot een wijziging kunnen leiden – zo hebben wij tot nu toe steeds gewerkt in de aanwijzingsprocedure – als de Tweede Kamer de PKB fundamenteel wijzigt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft er twee keer melding van gemaakt dat u iets via een aanwijzing zou doen. Een keer heeft u gemeld dat u bestuurlijk overleg zou plegen. Dat hebben wij in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat besproken. Ik ben daarmee akkoord gegaan. Voorts heeft u gemeld dat u het naar buiten zou brengen. Tijdens dat overleg heb ik gezegd dat ik daar niet meer akkoord kon gaan, omdat dat suggereert dat je alvast de aanwijzing in de inspraak zou kunnen brengen op het moment dat de parlementaire besluitvorming nog niet is afgerond.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u geruststellen. Wij wachten de uitkomst van het debat af. Dat betekent overigens wel weer dat wij weken opschuiven.

De wijze waarop het toezicht op de naleving van de voorschriften wordt uitgeoefend, wordt geregeld in het handhavingsvoorschrift. Het handhavingsvoorschrift voor Schiphol wordt op dit moment voorbereid. Wij hebben al gezegd dat het handhavingssysteem nieuw is. De wetswijziging is augustus vorig jaar in werking getreden en zal worden geëvalueerd. Allereerst is er een jaarlijkse evaluatie van de werking van het voorschrift. Daarnaast is er vooralsnog een

driejaarlijkse evaluatie van het hele handhavingssysteem door een onafhankelijke instantie. De eerste evaluatie in de vorm van een tussenrapportage komt een jaar na het van kracht worden van de aanwijzing.

Mevrouw Van 't Riet had bezwaar tegen het feit dat de minister van Verkeer en Waterstaat de regels stelt, zich met het luchtverkeer bemoeit en dan ook nog eens de handhaving moet regelen. Ik wil dan toch verwijzen naar andere milieuwetgeving waarbij de minister van VROM precies hetzelfde doet. Ik geloof niet dat daaruit zou mogen worden geconcludeerd dat het dan dus niet serieus genoeg gebeurt. Ik vind het overigens heel belangrijk dat de onafhankelijke commissie geluidhinder Schiphol zich ermee bemoeit. Die kan gevraagd en ongevraagd adviezen produceren.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de infrastructuur en de congestieproblematiek. Ik wil graag ingaan op een aantal vragen van mevrouw Van Rooy inzake het zo snel mogelijk investeren in de infrastructuur. Zij heeft een aantal voorstellen gedaan waardoor dat wellicht zou kunnen. Ik vind een paar suggesties dan ook buitengewoon interessant.

Bijna alle sprekers hebben gevraagd of iets kan worden gedaan ter versnelling van de zuidtangent. Zoals ik overigens ook al in mijn schriftelijke beantwoording heb aangegeven, zullen wij wellicht in staat zijn om in de eerste fase van de zuidtangent een versnelling aan te brengen. Die kan dus eerder gereed zijn. Op het moment dat wij met de tweede fase beginnen, zullen wij moeten bekijken of er dan ook mogelijkheden zijn om tot een verdere versnelling te komen. Daar is overigens op zichzelf geen financieel probleem bij aan de orde.

Mevrouw Van Rooy heeft gezegd dat de PKB HSL in een noordelijk en zuidelijk deel zou moeten worden gesplitst. Dat is een buitengewoon interessante suggestie. Ik heb die een paar jaar geleden aan de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat gedaan. Die heeft mij dat toen dringend ontraden, omdat daardoor de druk op de Belgen ontzettend zou afnemen vanwege de prachtige koppeling die destijds was aangebracht met de waterverdragen. Nogmaals, dat is toen dus niet gebeurd. Overigens heeft die prachtige koppeling met de

waterverdragen er wel toe geleid dat wij in elk geval geen tijdige beslissing konden nemen. Ik ben ook nog steeds van mening dat de enige realistische manier om wellicht met de Belgen tot overeenstemming te komen, toch de manier is die ik nu gekozen heb. Daarbij heb ik niets weggegeven. Ik heb alleen maar iets ontkoppeld wat naar mijn mening nooit gekoppeld had mogen worden. Een ding was helder, namelijk dat er met een koppeling in elk geval geen HSL-besluit zou komen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Dat is dan toch een reden te meer om mijn voorstel te omarmen. De minister zegt zelf dat het argument van de druk op de Belgen niet nodig is. Zij heeft zulke goede relaties met België dat het ongetwijfeld allemaal tot een goed einde zal komen, ook al levert het wel meteen anderhalf jaar vertraging op. Het argument dat toen blijkbaar voor haar voorgangster gold, geldt nu dus niet meer. Bovendien heeft zij zelf indertijd ook het voorstel gedaan. Dan is er toch alle reden om dat voorstel nu van harte te omarmen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik zal precies uitleggen waarom het niets helpt, althans voorlopig niet. Het kan zijn dat ik op enig moment in de loop van dit najaar tot een andere conclusie zou moeten komen. In de eerste plaats zijn wij bezig met de studie naar de TU-variant. Dankzij het feit dat wij later tot een besluit zouden komen, hadden wij tijd om de variant van de TU Delft serieus te bekijken. Sinds de tijd dat ik minister ben, is het de planning om de PKB te laten verschijnen in juni. De vertraging is dus geen anderhalf jaar, maar driekwart jaar. Deel 3 had ongeveer op dit moment gepubliceerd kunnen worden, als er geen vertraging in de onderhandelingen met België was opgetreden. Dan hadden wij de TU-variant, althans de tweede, niet serieus kunnen bekijken. Dat betekent dat wij dat nu wel doen. Ik heb overigens het gevoel dat er tegen die tijd meer duidelijkheid is over de situatie met België. Het heeft dan verdraaid weinig zin om de zaak nog op te gaan knippen. Het betekent alleen maar extra bureaucratie, om misschien een versnelling voor het noordelijke deel van het tracé met twee maanden te bereiken.

Daar voel ik niet zo verschrikkelijk veel voor.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik kan dit niet helemaal begrijpen. U zegt zelf dat u wellicht in het najaar misschien toch tot de conclusie komt dat het niet zo irreal is. Dat geeft al aan dat de minister niet zo overtuigd is dat het allemaal zo snel zal gaan. U zegt tegelijkertijd dat er in het najaar meer duidelijkheid zal zijn, terwijl u onlangs heeft laten weten dat de studie met de Belgen nog drie maanden meer in beslag neemt. Wij vragen ons of waarom een jaar en drie maanden nodig is om die studie te verrichten. Dat moet allemaal toch sneller kunnen? Omdat dat blijkbaar niet het geval is en de urgentie zo groot is – ieder halfjaar telt – zou het toch goed zijn om maar met opknippen te beginnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Kok heeft vorige week met onze Belgische collega's contact gehad. Daarin is nog eens bevestigd dat de procedures ertoe leiden dat wij in maart volgend jaar de PKB deel 3 kunnen afscheiden. Die afspraak staat dus nog steeds. Overigens vraagt dat om het parallel trekken van een aantal beslissingen, zowel in België als in Nederland. In België moet men een wijziging van de gewestelijke plannen voorbereiden. Wij kunnen tegelijkertijd de voorbereiding van PKB deel 3 afmaken. Dat betekent dat maart volgend jaar deel 3 bij de Kamer kan liggen. Dat is de huidige planning en ik ga ervan uit dat wij die ook halen. Dat zou ik ook graag in stand willen houden.

Als wij in het najaar de uitkomsten van de studie rond de alternatieven van de TU Delft hebben en als daarbij mocht blijken dat wij die planning niet zouden halen voor het zuidelijke deel, wil ik kijken of ik tot splitsing overga en zo snel mogelijk het noordelijke deel publiceer. Dat heeft niet mijn voorkeur. Uiteindelijk hebben wij niks aan alleen maar het stukje tussen Amsterdam en Rotterdam. De HSL heeft alleen maar iets aan een complete verbinding, die namelijk bedoeld is om vliegverkeer te substitueren.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U heeft toch wel zoveel vertrouwen in het overleg met België dat het noordelijke stukje niet alleen zal blijven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er vertrouwen in dat wij er gewoon uitkomen en dat in maart van het volgend jaar de complete PKB hier ligt en wij werkelijk kunnen besluiten over de aanleg.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Minister Jorritsma zei over de zuidtangent dat gekeken wordt of de eerste fase versneld kan worden en dat financiering geen probleem is. Die opmerking klinkt mij als muziek in de oren. Als ik dit relateer aan de beantwoording van de vragen, heeft de regering daarin echter aangegeven dat besluitvorming tot 1999 moet wachten en dat de financiering nader bezien moet worden. Kan met name op dat laatste gedeelte wat meer duidelijkheid komen van de minister?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het tweede deel van het kerntraject kost 160 mln. extra. Die financiering kan niet voor 1999 worden ingepast in de uitgaven in het MIT. Als de Kamer erop staat om dat toch te doen, moet het uit de lengte of uit de breedte komen. Verkoop van aandelen brengt overigens niet veel verlichting voor dat jaar. Ik ben bovendien niet zo'n groot voorstander van de koppeling. Daar zal de heer Wijers wel iets over zeggen. Dat betekent dat het gefinancierd moet worden uit andere urgente projecten uit deze regio. Zij vallen immers onder de Vinex-projecten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De financiering is op dit moment dus nog niet helemaal afgerond?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De financiering van de eerste fase is rond. Dat gaat om 155 mln. Ik heb goede hoop dat wij dat kerntracé een stukje naar voren kunnen halen. Wij zijn bezig met investeringen en er is ruimte in de jaarbudgetten om daar wat versnelling in aan te brengen. Het tweede deel van het kerntracé, niet het meest urgente deel, komt eraan. Ik heb tot 1999 niet de ruimte om dat verder naar voren te halen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wanneer is het eerste deel van het kerntracé gereed?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kijk even naar achteren. Als iemand het antwoord op het bordje schrijft, kan

ik dat dadelijk meedelen. Het kan voor 2000.

Voorzitter! Mevrouw Van Rooy en mevrouw Van 't Riet hebben gevraagd, of de planning voor de HSL-oost ook sneller kan. Dat kan niet. Uitgaande van de start van de formele procedures voor het gedeelte Utrecht-Arnhem begin 1996 lijkt een tracébesluit in 1999 al aan de krappe kant. De bouwtijd zal na inpassing in de bestemmingsplannen daarna nog minstens vijf jaar vergen. Ik heb het gevoel dat de discussie over het gedeelte Utrecht-Arnhem nog wat ingewikkelder is dan de discussie die wij de volgende week krijgen. De HSL-zuid kan ook niet wezenlijk versneld worden. Wij proberen in 1996 al een aantal HSL-zuid-treinen over bestaand spoor Schiphol te laten aandoen, waardoor psychologisch het verkeer aan de gang kan. Het zuidelijkste deel van de TGV begint zo langzamerhand in een vergaande staat van wording te geraken. De NVLS, de KLM en de NS gaan op dit moment na hoe de verschillende vervoersproducten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Ik denk aan een geïntegreerd verkoop- en reserveringssysteem, het afstemmen van de dienstregelingen en het bagagetransport.

De substitutie van de 5 miljoen was gebaseerd op een aansluiting van Schiphol en de Randstad op de HSL-zuid en HSL-oost en een integratie van de HSL in het luchtvaartstelsel. Wij zijn op dit moment zeer hard bezig om dat werkelijk geïntegreerd te krijgen. Volgens de onderzoeken die wij hebben gedaan is een substitutie van 5 miljoen echt realistisch.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik wil dat realisme niet bestrijden. Als de substitutie niet in die mate tot stand komt, geeft dat Schiphol een vrijbrief om dat deel van het vervoer voor eigen rekening te nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De milieugrenzen blijven staan, zoals ze er staan. Er worden in dit land geen vrijbrieven afgegeven.

Voorzitter! De heer Schutte suggereerde dat de substitutie-doelstelling vooral afhankelijk is van Rail 21. Dat is niet het geval. Ze is vooral afhankelijk van de HSL-zuid en HSL-oost.

Mevrouw Verbugt vroeg zich af of het niet wenselijk is dat er een soort

van bereikbaarheidsconvenant tussen ROA en het Rijk wordt gesloten. Dat lijkt mij wat overdreven. De regio's moeten een regionaal verkeers- en vervoersplan opstellen. De vier grote stadsgewesten zullen bovendien in het kader van de filebrief ook extra maatregelen nemen om de filelast te beperken. Die maatregelen wordt vervolgens neergelegd in de RVP's. Die worden door het Rijk getoetst. Over de uitvoering worden bindende afspraken gemaakt. Binnenkort gaan wij dat met het ROA doen. Daarnaast zijn er de Vinex-convenanten die ook verkeers- en vervoersmaatregelen bevatten. Om daarnaast nog eens een bereikbaarheidsconvenant te sluiten is wat overbodig. Het voegt niet echt iets toe. Wat de communicatie tussen het Rijk en ROA betreft, kan ik meedelen dat die continu plaatsvindt. Als de suggestie is gewekt, dat er geweldig veel projecten kant en klaar op de plank liggen, dan heb ik het gevoel dat er toch iets aan de communicatie ontbreekt. Mij is daarvan niets gebleken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De minister zegt dat met ROA een Vinex-convenant is afgesloten. In dat convenant is sprake van onduidelijkheid over de exploitatietekorten van het openbaar vervoer dat wij zo graag willen stimuleren. Dat wreekt zich nu.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar is geen enkele onduidelijkheid over. Het lastige is dat men er wel aan moet voldoen. Er zijn heel duidelijke afspraken gemaakt over de exploitatietekorten. Dat betekent dat er een verantwoordelijkheid bij het ROA ligt. Daar wil ik het ROA toch wel graag aan houden. Het lastige is dat het een budget- en een programma-afpraak is. Men zal zich aan de budgetruimte moeten houden. Dat betekent dat ook van het ROA gevraagd moet worden dat het zijn eigen prioriteiten stelt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat er een verantwoordelijkheid van het ROA is ben ik met de minister eens, maar hoe staat het nu met de invulling van de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij houden ons precies aan de afspraken

die wij in het kader van het Vinex-convenant met het ROA hebben gemaakt over het budget. Dat de projectkosten inmiddels veel hoger zijn geworden, kan niet automatisch betekenen dat die binnen de huidige afspraken even snel aangevuld worden door Verkeer en Waterstaat. Dat geldt is er gewoon niet. Als de projecten veel duurder worden dan oorspronkelijk voorzien, zal men de eigen prioriteiten moeten bijstellen, net zoals wij dat bij de rijksoverheid moeten doen. De volgende week discussiëren wij over de Betuwelijn. Op het moment dat wij meer geld besteden aan de Betuwelijn, weten wij dat op termijn aan andere projecten minder geld besteed kan worden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik kom even terug op andere infrastructuurprojecten, omdat ik de indruk had dat de minister daar mee ophield. Ik heb niet alleen gesproken over de zuidtangent en over de HSL-oost, maar ook gevraagd naar de visie van de minister op de noodzaak om de Verlengde Westrandweg eerder aan te leggen, naar de noord-zuidlijn en naar de omlegging van de 201. Komt u daarop terug?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom erop terug.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het verlengde van de vraag van mevrouw Verbugt merk ik op, dat de vaste kamercommissie er iedere keer op werkbezoek mee geconfronteerd wordt, dat onze counterparts zeggen dat het op Verkeer en Waterstaat niet goed gaat, dat men wel projecten heeft maar geen voorbereidingskosten vergoed krijgt of dat aanvragen niet worden gehonoreerd. De minister zegt dat het aan hen ligt.

Is het gelet op de urgentie in dit specifieke geval niet verstandig, dat de minister met het ROA en de desbetreffende gemeentebesturen om de tafel gaat zitten en over dat overleg een gezamenlijke rapportage aan de Kamer uitbrengt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan melden dat ik dat overleg over twee weken heb.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dit blijft doorzien op deze manier.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik herinner mij de discussie over de

begroting 1995. Daarna zijn wij tot dezelfde conclusies gekomen als ik aan de Kamer had gemeld. Het lastige bij dit soort dingen is, dat de werkelijkheid altijd een beetje dwarser is dan onze wens. Je zou het liefst zo snel mogelijk investeringen doen. Helaas zijn de procedures, ook in stadsgewesten, zodanig dat het enige tijd vergt. Ik mag hopen dat ze er niet ook nog een referendum aan besteden, want dan weet ik zeker dat ik mijn geld niet kwijtraak.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Hier moeten serieus en snel zaken gedaan worden. Het is goed dat wij van u een bericht krijgen over de afspraken die gemaakt worden, zodat wij als zij ons aanspreken weten wat u hebt afgesproken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben graag bereid dat te doen. Overigens, ik heb het gevoel dat u als wij niet tot overeenstemming komen de dag daarna de mededeling wel krijgt.

De **voorzitter**: Mag ik de minister met het oog op de verdere orde van dienst vragen hoe lang zij denkt nog nodig te hebben, uiteraard zonder interrupties?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er bijna, voorzitter! Als ik niet teveel geïnterrumped wordt, moet het in een paar minuten kunnen.

In de zuidtangent valt iets te versnellen, zeker in de eerste fase. De Verlengde Westrandweg, de noord-zuidlijn en de Utrechtboog zijn opgenomen in de planologische procedure. Aan de technische voorbereiding kan niets versneld worden, buiten de planning die er nu al is. De omlegging van de 201 is een zaak van de provincie. Als de provincie concrete plannen heeft voorbereid, kunnen die conform de vigerende subsidieregels aan ons voorgelegd worden. Dan kunnen wij besluiten of er reden is voor financiële steun, die overigens maximaal 50% zal bedragen. Dat betekent dat de rest door de provincie zelf zal moeten worden gefinancierd, maar dat weet zij heel goed.

Met welke maatregelen kunnen wij de bereikbaarheid van de luchthaven garanderen? Het boeiende is, dat ik het rapport van Oranjewoud eigenlijk heel interessant vind, omdat inderdaad wordt geconstateerd dat er op de langere termijn voldoende

maatregelen zijn om die bereikbaarheid gerealiseerd te krijgen. Aan de ene kant wordt de infrastructuur uitgebreid, zowel voor het openbaar vervoer als op een enkele plek ook voor het wegvervoer. Aan de andere kant wordt de modal split verbeterd, door de alternatieven voor de auto te verbeteren. Geen misverstand daarover, het prijsbeleid hoort er ook bij. De Kamer zal binnen een paar weken mijn plan van aanpak inzake rekeningrijden krijgen. Dat is overigens anders dan in sommige kranten is gesuggereerd. Ik ben van mening dat wij het wel degelijk moeten invoeren. Ik ben ook van mening dat wij in staat zullen zijn om er voor het jaar 2000 voldoende draagvlak voor te genereren. Ik ben tevens van mening dat het tegen die tijd technisch mogelijk is. Ik heb alleen niet de illusie dat het technisch veel sneller kan, zeker niet nadat ik daar in Duitsland en Engeland goed naar gekeken heb. Maar wij zijn op de goede weg. Ik weet dat wij er op de middellange of korte termijn, dus binnen enkele jaren, wel degelijk serieus mee aan de gang kunnen. Overigens staat ook in het regeerakkoord dat wij waar mogelijk verder gaan met variabilisatie. Het is evenwel bekend dat dit grenzen heeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het doet mij deugd dit te horen. Op zichzelf is dit een belangrijk onderwerp. De Kamer heeft dat ook eerder aangekaart. Het kwam mij ook al vreemd voor dat u van de maatschappelijke acceptatie het hardste punt gemaakt zou hebben. U bent zelf het voorbeeld van de wijze waarop je bij dit thema aan het maatschappelijk draagvlak kunt werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ben ik ook met u eens. Het was een beetje knullig, lastig, dat de tekst die ik bedacht had, multi-interpretabel was en dat sommigen daar een negatief en anderen een positief standpunt in konden lezen. Ik wilde absoluut een positief standpunt formuleren. Vandaar dat ik even de tijd wilde nemen om dat fatsoenlijk op te schrijven. En daar zijn wij nu heel hard mee bezig.

Overigens is dat niet het enige flankerende beleid. Ik noem nog verbetering van het fietspadennet. Dat is overigens in die regio gereed. Ik noem ook de verschillende

openbaar-vervoerprojecten. Niet te vergeten de maatregelen in het kader van de commissie-De Boer! Ik wijs ook op het vervoersmanagement. Tot mijn genoegen heb ik geconstateerd dat dit in de regio Schiphol buitengewoon serieus door de bedrijven vorm wordt gegeven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het verbaast mij dat de minister het rapport van Oranjewoud juist op dit punt met instemming aanhaalt. In dat rapport worden namelijk redelijk meedogenloze uitspraken gedaan over bijvoorbeeld het prijsbeleid dat in deze kabinetsperiode niet van de grond komt. Dit gebeurt op basis van de brief van 28 oktober 1994 van de minister. Oranjewoud concludeert dat in de huidige kabinetsperiode geen prijsbeleid door het Rijk ingezet wordt. Dat beantwoordt de minister nu met rekeningrijden. Wij weten allemaal dat rekeningrijden in ieder geval niet in deze kabinetsperiode ingevoerd wordt. Wij herinneren ons die discussie bij de begrotingsbehandeling. Maar welke concrete maatregelen komen er wel in deze kabinetsperiode?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zijn er heel veel. Die hebben niet alleen met prijsbeleid te maken. In het rapport van Oranjewoud wordt ook niet alleen over prijsbeleid geschreven. Daarin wordt ook over ander beleid gesproken om modal split te beïnvloeden. Het kabinet heeft niet voor niets naar aanleiding van het rapport van de commissie-De Boer het standpunt ingenomen dat de plannen voor het streek- en stadsvervoer in de komende periode versneld uitgevoerd moeten worden. Dit is buitengewoon belangrijk. Daarvoor wordt in deze kabinetsperiode nog 1 mld. extra aan investeringen op tafel gelegd.

Bovendien gaan de steden en de stadsgewesten door met het aanscherpen van hun parkeerbeleid. Mijn ervaring is dat dit misschien nog belangrijker is dan sommige andere maatregelen. Daarmee is lokaal en regionaal beïnvloeding mogelijk. Dat doen zij op een buitengewoon goede manier. Laat daar geen misverstand over bestaan.

Voorts gaan alle andere maatregelen en investeringen voor het openbaar vervoer in deze kabinetsperiode gewoon door. En waar mogelijk zullen wij iets doen aan

accijnsvariabilisatie. Het is overigens bekend dat er een wetsvoorstel is inzake het reëel op niveau houden van de accijnzen. Dat zal nog wel genoeg maatschappelijke discussie oproepen. Dat gebeurt wel, want dat is afgesproken in het regeerakkoord.

Tevens heb ik verleden week de Europese commissaris van transport weer aangesproken. Mevrouw De Boer en ik doen dat afwisselend iedere week. Dit geldt ook voor de heer Zalm. Ik heb tegen hem gezegd dat Europa nu eindelijk moet komen met voorstellen om het minimum-niveau van de accijns te verhogen, zodat wij werkelijk stappen kunnen doen ten behoeve van variabilisatie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met alle respect, maar u draait er een beetje omheen. Ik haal het punt van het prijsbeleid eruit. Vervolgens noemt u het kabinetsstandpunt inzake het rapport van commissie-De Boer, het parkeren en andere maatregelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook prijsbeleid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Jawel, maar hierbij gaat het mij even om het concrete flankerende beleid dat in het rapport van Oranjewoud genoemd is en om de vraag welke kabinetsmaatregelen nog in deze periode te verwachten zijn. In het rapport van Oranjewoud wordt namelijk op basis van die brief van oktober 1994 geconstateerd dat er in dat opzicht niets te verwachten is. Dat was nogal een harde conclusie. Daar kan de minister toch niet blij mee zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar voor zover mij bekend, gaat het rapport-Oranjewoud uit van de meest beleidsarme variant. Ik heb inmiddels een vierde brief naar de Kamer gestuurd. Ik heb ook overleg gevoerd met de regio Amsterdam over een aantal aanvullende maatregelen in de sfeer van verkeersbeheersing en -beïnvloeding, alsmede een aantal andere flankerende maatregelen. Ik noem het intensiveren van het vervoersmanagement. Dat gebeurt gelukkig ook in de regio Schiphol. Laat daarover geen misverstand bestaan. Ik zou willen dat het in alle regio's zo gebeurde. Het gaat om een groot aantal weliswaar kleinere, maar toch realistische maatregelen. Het is mij

iets te gemakkelijk om te denken dat het in deze kabinetsperiode via prijsbeleid heel eenvoudig beter geregeld kan worden. Hadden wij maar de ruimte om de accijnzen te verhogen en de motorrijtuigenbelasting werkelijk te variabiliseren! Deed Europa maar wat aan het minimum-niveau van de accijnzen! Dan waren wij een stap verder en dan hoefden wij misschien allerlei ingewikkelde kunstgrepen helemaal niet te doen. Ik ben ervan overtuigd dat dat niet zal lukken. Ik ben er ook van overtuigd dat het iets te gemakkelijk is om te denken dat je heel snel een dergelijk geavanceerd systeem kunt invoeren zonder dat je dat op een voldoende goede manier doet. Ik heb inmiddels wel begrepen dat als je het doet op basis van de oorspronkelijke techniek, je zo'n hoge perceptiekosten hebt dat je misschien nog wel iets reguleert, maar dat het alleen maar een systeem is waar de automobilist geld voor betaalt, maar dat geen opbrengst heeft om bijvoorbeeld ook nog iets aan lastenverlichting te kunnen doen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als ik zo naar de minister luister en als ik hoor wat de uitkomsten van het overleg zijn, proef ik dat het convenant over de regionale bereikbaarheid eigenlijk al bijna is afgesloten.

Ik stel nog even een vervolgvraag op datgene wat de heer Rosenmöller net ten gehore bracht over het prijsbeleid. De heer Rosenmöller citeerde het rapport van Oranjewoud. Daar is het kabinet niet voor verantwoordelijk, want dat staat daar los van. Ik citeer nu even het antwoord van de regering op door de commissie gestelde vragen: "Ten onrechte wordt in het rapport-Oranjewoud gesuggereerd dat in de huidige kabinetsperiode geen prijsbeleid door het Rijk wordt ingezet." Dus toch prijsbeleid. Dat kan geen rekeningrijden zijn, want dat kan niet in deze kabinetsperiode ingevoerd worden. Kan de minister aangeven wat zij wél bedoelt met het prijsbeleid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij een prijsbeleid hoort bijvoorbeeld een zeer gematigde ontwikkeling van de openbaar-vervoertarieven. Op het moment dat je je tarieven behoorlijk mitigeert – wij gaan in onze berekeningen vooralsnog uit van ongeveer 0,5% reële tariefverhoging, wat buitengewoon gematigd is – is

dat ook een vorm van prijsbeleid. Overigens zitten wij met Financiën rond de tafel om te bezien op welke wijze wij fiscale maatregelen kunnen aanbrengen om een zo gunstig mogelijk mobiliteitseffect te bereiken. Dat moeten overigens wel maatregelen zijn die werkelijk werken en die niet slechts de schijn van werking hebben. Het reëel verhogen van de brandstofprijzen waar dat mogelijk is, zoals ik al genoemd heb, is ook een vorm van prijsbeleid. Ik sluit niet uit dat het binnen deze kabinetsperiode nog wél mogelijk zal blijken, als Europa met zijn voorstellen komt. Het reëel op peil houden hoort er ook bij.

Dan de heffing op kerosine en de BTW-heffing op tickets. Vooral GroenLinks heeft gevraagd of wij daar ook eenzijdig mee zouden willen beginnen. Wij zijn niet van plan om eenzijdig, dus alleen in Nederland, een heffing op kerosine en BTW op tickets op te leggen. De beoogde milieu-effecten zouden bij die heffingen dan überhaupt niet tot stand komen. De passagiers reizen dan gewoon via andere luchthavens, terwijl zich in dat geval aanzienlijke neerwaartse economische effecten zullen voordoen. Wij hebben al een paar keer luid en duidelijk gemeld, ook in het kader van de nota LuLu, dat wij initiatieven zullen steunen om in internationaal verband te komen tot dergelijke heffingen. Voor de snelheid verwijs ik naar de voorstellen die wij ter zake hebben gedaan en waarover wij vast nog separaat komen te spreken.

Er is ook gevraagd welke reële mogelijkheden er op dit terrein zijn, gezien bestaande verdragen. Ook is gevraagd hoe wij hiermee omgaan bij nieuwe verdragen. Verdragen zijn alleen maar volgend. Verdragen zijn niet initiërend. Op het moment dat er een internationale afspraak komt over de kerosineheffing dan wel de BTW-heffing, worden die verdragen gewoon aangepast.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Kan dat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Volgens mij zit die clausulering er niet in, gelet op het antwoord op de schriftelijke vragen. Het lijkt mij verstandig om af te spreken dat indien de correctie internationaal plaatsvindt, die verdragen automatisch aangepast worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar als dat internationaal gebeurt, zijn de landen waarmee wij verdragen hebben gesloten, daarbij gewoon betrokken. Dan moeten die verdragen automatisch worden aangepast. Wat dat betreft is er geen probleem.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat zou op zichzelf een logische redenering zijn. Als je het in Europees kader doet, betekent het dat je er dan niet komt. Je kunt zeggen dat je wél afspraken over de accijnshoofing op kerosine wilt maken in Europees kader. Die mogelijkheid is niet echt uitgesloten. Dan zit je wel met dat probleem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat kerosine betreft is onze inzet dat wij moeten proberen om gezamenlijk, als Europeanen, straks in ICAO-verband de heffing van de grond te krijgen. Dat is de beste manier. Vervolgens moet je bekijken welke gevolgen het heeft als je het als Europa alleen doet. Mevrouw De Boer komt er ongetwijfeld nog op terug. Eén ding durf ik wel te zeggen: het probleem van de verdragen zal niet tegenhouden dat als er een kerosineheffing komt, wij dan...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is goed om dat te horen, want in de schriftelijke antwoorden werd echt gesuggereerd dat, ook al zouden wij tot afspraken komen, de verdragen rechtsgeldigheid zouden hebben vanuit het verleden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het ligt formeel vast, maar er ligt ook een vrijstelling. De bilaterale verdragen zijn overigens alleen maar op standaardteksten gerealiseerd. Op het moment dat er een afspraak komt, moet je er wel iets mee doen. Overigens hebben wij natuurlijk wel een groot probleem als wij in ons eentje zoiets zouden besluiten.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog nu vervolgt, want ik wil dat het kabinet nog voor de dinerpauze de beantwoording afrondt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik was eigenlijk aan het einde van mijn betoog.

Ik voeg nog aan het laatste toe dat je het natuurlijk wel in ICAO-verband moet aankaarten. Ik neem aan dat wij, als alle Europese landen

hetzelfde verhaal over dit onderwerp houden bij ICAO, een behoorlijke kans hebben dat wij het binnenhalen.

De **voorzitter**: Wij komen hopeloos in tijdnood, want minister De Boer en minister Wijers moeten nog antwoorden en er is nog een tweede termijn. Ik stel voor dat, als de minister van Verkeer en Waterstaat klaar is, minister De Boer de beantwoording vervolgt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik had het gevoel dat ik alle vragen die aan mij gericht zijn, op hoofdlijnen beantwoord heb.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dan wel zeer op hoofdlijnen. Ik heb een vraag over RELUS gesteld en u hebt er heel kort over gesproken. U zegt trots dat u RELUS op tijd zult uitbrengen. Ik hoop wel dat het een brede nota is, dus met meer dan alleen de financiële verhouding tussen het Rijk en de regionale luchthavens en ook met een complete visie op de toekomst van de luchthavens, inclusief Zestienhoven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het wordt een verhaal over de verhouding tussen het Rijk en de regio en over de mogelijke financiering op een aantal onderdelen door de rijksoverheid. Het is bepaald niet een heel breed verhaal. Als u dat wilt, moet ik u nu zeggen dat u de nota niet in de loop van deze zomer krijgt, maar nog een jaartje moet wachten. Dat zou ik niet willen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat is toch ook de nota waarop u in het verleden altijd aangedrongen hebt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, hoor. Er staan natuurlijk ook afspraken in over de verantwoordelijkheden van het Rijk, bijvoorbeeld voor Zestienhoven. Het ging echter steeds om de financiële kant van de zaak, tegen de achtergrond van de visie op de functies waarom het Rijk financiële bijdragen aan een regionaal vliegveld geeft.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij eventueel in tweede termijn hierover doorgaan. Mevrouw Verbugt mag nog heel kort interrumperen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn

vraag naar de financiële inpasbaarheid van de diverse projecten in deze PKB. Ook heb ik gevraagd hoe de minister staat ten opzichte van een financieel scenario voor de inpasbaarheid van alle grote projecten. In de schriftelijke ronde hebben wij geen antwoord gekregen. Nu heb ik het weer gevraagd en heb ik nog geen antwoord gekregen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen dat er in de schriftelijke antwoorden voldoende op is gereageerd; ik zal de nummers laten opzoeken. Als u denkt dat het voor het huidige kabinet mogelijk is een twintigjarig overzicht van inkomsten en uitgaven te geven, hebt u het mis. Dit kunnen wij niet en dit zal geen enkel kabinet kunnen. Zover reikt onze hand niet, wat de inkomsten betreft noch wat de uitgaven betreft. Overigens zijn juist de uitgaven voor de infrastructuur rondom Schiphol tot de hoogst prioritaire verklaard. Samen met de Vinex-contracten zijn die buitengewoon heilig en komen zij bovenaan de lijst van investeringen te staan.

Inmiddels kan ik u zeggen dat de vraag beantwoord is onder de nrs. E173, C138, A92 en 8.087.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Verbugt dat nog even nakijkt. Het woord is nu aan minister De Boer.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Vele van de afgevaardigden hebben zich afgevraagd of de twee doelstellingen van Schiphol, namelijk groei en vasthouden aan de milieuranvoorwaarden, te combineren zijn. Dat zijn zij voor het kabinet zeker. Voor het kabinet is het streven naar duurzame ontwikkeling het uitgangspunt. Onder duurzame ontwikkeling verstaan wij een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder hiermee toekomstige generaties in moeilijkheden te brengen. Ook zij moeten in hun behoefte kunnen voorzien.

Het vliegverkeer van en naar Schiphol en hiermee samenhangende activiteiten brengen verschillende milieuproblemen mee; dat is absoluut waar. Door de ligging van Schiphol in een sterk verstedelijkte omgeving treedt in deze omgeving verstoring van het woon- en leefmilieu op. Het gaat daarbij om geluid, luchtverontreiniging, stank,

veiligheid en omgevingskwaliteit. Het kabinet is van oordeel dat van verbetering van het leefmilieu gesproken kan worden als ondanks de sterke groei de situatie vanaf het jaar 2003 ten opzichte van het referentiejaar 1990 niet verslechtert voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging, externe veiligheid, en als er voor het luchtvaartgeluid sprake is van verbetering. Het aantal geluidsbelaste woningen binnen de 35 Ke-contour daalt van 15.000 tot 10.000 vanaf 2003. Voor stank, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging worden de gestelde doelen gehaald. Het is duidelijk dat ook in de toekomst velen een vorm van hinder zullen blijven ondervinden van het vliegverkeer. Het aantal personen dat hinder ondervindt, zal echter minder zijn dan thans het geval is.

Met deze PKB en de daarop te baseren aanwijzingen uit hoofde van de Luchtvaartwet worden voor het eerst grenzen aan de groei van de luchthaven gesteld. Dat onderstreept ook het belang van deze project PKB, niet alleen voor de luchthaven, maar ook voor de omwonenden. Met de hierin opgenomen beleidsmaatregelen wordt duidelijkheid en zekerheid geboden voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Op basis van deze PKB kan de luchthaven zich verder ontwikkelen binnen de gestelde milieuranvoorwaarden.

Om de ruimere gereserveerde geluidszone ter beschikking te stellen – daarin is voorzien – is eerst een herziening van de PKB Schiphol en omgeving noodzakelijk; daar is straks al over gediscussieerd. Deze in de PKB vastgestelde zogenaamde omzettingsprocedure biedt de garantie voor een beheerste ontwikkeling van de luchthaven.

Handhaving, evaluatie en monitoring bieden in de tijd een voortdurend sturingsmechanisme om aan alle gestelde doelen te kunnen voldoen. Dit betekent dat het handhavingsregime ook van toepassing is voor de aspecten stank en luchtverontreiniging, en dus niet alleen voor het geluid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bij een aantal van die milieucriteria wordt ervoor gekozen om ze in geel in de PKB op te nemen – dat zie je bij externe veiligheid en bij geluid – maar bij een aantal is dit niet het

geval. Waarom worden die milieugrenzen niet gekwantificeerd en allemaal in geel in de PKB opgenomen, als een besluit van wezenlijk belang, opdat ze daarmee ook op een vergelijkbare manier onafhankelijk gehandhaafd kunnen worden? Dit is een vraag die ik ook aan de fractie van D66 heb gesteld en deze stemde daar mee in. Ik was bezig een motie voor te bereiden op dit punt, maar als dat niet hoeft en de minister het kan toezeggen, zou dat een stuk beter zijn.

Minister De Boer: Wat er in geel staat, is het volgende: vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu; daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid, terwijl de situatie moet verbeteren voor wat betreft het luchtvaartlawaai. Het betreft datgene dat ik zoëven voorgelezen heb. Het betekent dat wij voortdurend meten, aan de hand van 1990, hoe de situatie zich ontwikkelt. Dat is in geel weergegeven en dit betekent dat het een essentiële uitspraak is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat begrijp ik heel goed, maar dat is in algemene termen geformuleerd. Nu zien wij dat, bijvoorbeeld als het gaat om de externe veiligheid, de 10^{-5} - en de 10^{-6} -contouren ook in geel staan; ook de 10.000 woningen en de omzettingsprocedure staan in geel. Maar bijvoorbeeld alles dat met lokale luchtverontreiniging te maken heeft, staat niet in geel, en zo zou je nog even door kunnen gaan. Als het nu voor u zo eenvoudig is, zou ik in ieder geval graag willen dat die milieugrenzen gekwantificeerd en in geel in de PKB worden opgenomen, zodat wij u kunnen controleren op wat u meet, uitgaande van de startsituatie in 1990, voor bijvoorbeeld al die stoffen die betrekking hebben op lokale luchtverontreiniging. Dat is toch vrij eenvoudig.

Minister De Boer: Op zichzelf hebt u daar een heel helder punt. Wij zijn ervan uitgegaan dat hetgeen op bladzijde 8 staat, waar u die gele strofen ziet, voldoende helderheid geeft, om met elkaar aan te geven: daar willen wij op afgerekend

worden. Het betekent dat 1990 het uitgangspunt is en dat wij op basis van 1990 met elkaar 2003 en 2015, kortom de groei, kunnen meemaken. Het betekent ook dat ten zien van die situatie de situatie niet mag verslechteren. Als u dit nog nader gespecificeerd zou willen hebben, moet u daar nog maar eens over praten met elkaar. Ik ben van mening dat hetgeen hier staat, een volstrekt heldere uitspraak is. Ik heb zelf niet de behoefte dat nader te specificeren. Als de heer Rosenmöller met voorstellen komt, wil ik die nader in overweging nemen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik heb er, eerlijk gezegd, in de afgelopen weken al over nagedacht, maar ik wil de minister het volgende voorbeeld ter overdenking meegeven. Op pagina 23 van de PKB staat: "Ook blijkt dat de immissieconcentraties van de stoffen stikstofdioxide, zwaveldioxide, koolmonoxyde, polycyclische aromatische koolwaterstoffen, ozon en zwarte rook van alle bronnen te zamen – gerelateerd aan het aantal inwoners in de directe omgeving van de luchthaven Schiphol – niet hoger zijn dan in 1990." Dat wil ik kunnen controleren. Ik wil voor die stoffen weten wat de startsituatie in 1990 is om de minister te kunnen controleren in het meten, wat inderdaad leidt tot het niet verslechteren, een standstill, van onder andere dergelijke stoffen. Ik heb er nog een aantal voorbeelden van.

Minister De Boer: Ik kan mij die vragen buitengewoon goed voorstellen. Ik wil dat graag meenemen in het kabinetsberaad, want de heer Rosenmöller begrijpt dat dit een uitspraak van het kabinet is.

De heer Te Veldhuis (VVD): Ja, voorzitter, ik kan mij de vraag ook voorstellen. Maar ik wil ook iets over de consequenties ervan weten. Wanneer je bijvoorbeeld 5% bij een van de stoffen boven het niveau van 1990 zit maar bij andere verzurende stoffen, waar we er verschillende van hebben, eronder, mag dit dan niet meer gecompenseerd worden? Ik moet er niet aan denken, dat wij zo in detail en achter de komma berekend, voor elk stofje dat verzuring veroorzaakt op elk moment vanaf nu op precies hetzelfde niveau zouden moeten zitten als in 1990.

Verzuring wordt veroorzaakt door SO_2 , NO_x , ammoniak en nog veel meer stoffen. Het gaat er natuurlijk om dat het verzuringsniveau niet toeneemt en dat wij daarvoor het beginsel van standstill hebben. Dat hoeft natuurlijk niet te betekenen dat wij voor elk onderdeelje precies dat niveau moeten aanhouden, want dan kunnen we beter meteen alles sluiten. Er is immers altijd, op elk moment van de dag wel iets aan te wijzen dat iets boven dat niveau zit en iets anders eronder.

De voorzitter: Ik begrijp dat u die vraag stelt aan de minister.

De heer Te Veldhuis (VVD): Ik wil die vraag graag aan de minister en het kabinet meegeven. Maar ik wil de heer Rosenmöller vragen of dat...

De voorzitter: Dat is niet de bedoeling. De vraag is gericht aan de minister.

Minister De Boer: Het is wel een reden om erover na te denken. Ik geloof ook niet dat het de bedoeling is van de heer Rosenmöller om op al die onderdeeljes de zaak af te rekenen in 2003. Ik denk dat het voor hem ook om de belangrijke principes omtrent de verzuring en de algemene luchtkwaliteit gaat. Ik heb er geen enkel probleem mee om er in tweede termijn nog eens op in te gaan, mede nadat de heer Rosenmöller in tweede instantie er ook nog op gereageerd heeft.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Het is heel interessant om een discussie tussen twee direct betrokkenen aan te horen over wat ik bedoel met deze vraag. Misschien mag ik er zelf ook nog iets over zeggen. Door de minister is geciteerd uit pagina 8, dat de standstill in de luchtverontreiniging concreet gemeten moet kunnen worden. In de uitwerking staan vervolgens ook de stoffen genoemd. Ik ben, via de vraag van de heer Te Veldhuis, er razend benauwd voor dat wij straks een oeverloze discussie krijgen over de vraag of er wel of niet is voldaan aan standstill. Ik wil dat inderdaad precies op de stoffen die ik genoemd heb, kunnen controleren en ik wil niet dat er cumulatief bekeken wordt wat er door andere sectoren veroorzaakt wordt. Ik wil van de luchtvaart, geconcentreerd op die stoffen, zoals in de toelichting staat,

de standstill kunnen controleren. Dat moet ook gemeten worden want anders stelt de gele passage in de PKB met betrekking tot lokale luchtverontreiniging, echt helemaal niets voor. Sterker nog, als wij gaan zeggen dat hetgeen wat door de luchtvaart verergerd wordt, gecompenseerd moet worden via het wegvervoer, wat ook al drie keer groeit, dan weet ik wel wat voor discussies onze collega's in 2003 of in 2015 krijgen. Daar is dan geen touw meer aan vast te knopen! Laten wij het nu hier goed met elkaar regelen.

Minister De Boer: Voorzitter! Het lijkt mij buitengewoon verstandig om tussen nu en het definitieve debat dat wij over een à twee weken hebben, de Kamer met een voorstel te "verblijden" inzake de berekening van dit soort zaken.

Ik was gebleven bij een wat algemeen gerichte inleiding en daarbij kwam het vrijwaringsbeleid aan de orde. Het vrijwaringsbeleid draagt er zorg voor, dat in een ruim gebied rond Schiphol beperkingen worden opgelegd aan de woningbouw en dat selectiviteit wordt betracht ten aanzien van de vestiging van bedrijven en voorzieningen. Ik denk dat het goed is om aan te geven, naar aanleiding van een aantal vragen waarop ik straks nog terugkom, dat het vrijwaringsbeleid in de vorm van een zogenaamd interimbeleid woningbouw, reeds een aantal jaren geïmplementeerd wordt in de regio.

Ik neem aan dat de Kamer met mij van mening is dat het grote aantal vragen over het geluid al buitengewoon indringend door collega Jorritsma is behandeld.

Door verschillende fracties zijn vragen gesteld over de nachtnormering. Het CDA koos daarbij een iets andere invalshoek dan de andere fracties, waarop ik apart zal ingaan. In het regeerakkoord is de afspraak opgenomen dat in het kader van de uitkomsten van de lopende PKB-procedure de mogelijkheden zouden worden gezien voor een aanpassing van de nachtnorm van het vliegtuiglawaai. Daarnaast is onderzoek gedaan, waarvan wij de Kamer op 23 mei hebben bericht.

Wij hebben geconstateerd dat de enige verbetering die op dit ogenblik zinvol en wenselijk is, een verbetering is ten aanzien van het zogenaamde nachtregime. Wij hebben

gekozen voor het verlengen van de nacht, in die zin dat wij spreken van een vroege-ochtendregime. Dat betekent dat wij voor de periode tussen 6.00 en 7.00 uur 's morgens zoveel mogelijk het nachtregime willen toepassen. Dat betekent dat de Aalsmeerbaan tussen 6.00 en 7.00 uur niet gebruikt wordt, dat de Buitenveldertbaan zo weinig mogelijk gebruikt wordt, dat landingen van grotere hoogte ingezet worden en dat daardoor ook een stillere situatie op grotere afstand van de banen denkbaar is en ook merkbaar is.

Het kabinet wil wel vasthouden aan de afspraken die gemaakt zijn in relatie tot de mainportfunctie en aan de afspraken die gemaakt zijn over de capaciteit en de punctualiteit van de luchthaven.

De studie wees uit dat wanneer wij zonder meer het nachtregime wettelijk zouden verlengen, dit zou betekenen dat er op drukke dagen een capaciteitstekort zou plaatsvinden. Daarom heeft het kabinet besloten te proberen het nachtregime zo lang mogelijk te hanteren, dat dat de norm is, maar dat op basis van het gebruiksplan dat zal worden vastgesteld, geconstateerd kan worden dat er op bepaalde dagen van de week een capaciteitstekort zou kunnen optreden. Op de dagen dat er een capaciteitstekort zou kunnen optreden, is het nachtregime, het zogenoemde vroege-ochtendregime, niet van toepassing.

Wij gaan er op basis van de berekeningen die wij nu hebben kunnen maken, van uit dat dit betekent dat wij nog heel lang de regio kunnen voorzien van een vroege-ochtendregime en dat er over een aantal jaren waarschijnlijk een aantal dagen per week een capaciteitstekort zal optreden. Daarbij moet met name gedacht worden aan de vrijdag en wellicht ook aan het begin van de week.

Dat betekent dat wij maximaal gebruik proberen te maken van de bestaande mogelijkheden om de regio zo lang mogelijk van een wat langere nacht te laten genieten. Mevrouw Van Rooy sprak daarbij over een fopspeen voor de burgers, maar dat is het absoluut niet. Want het is van tevoren keurig vastgelegd en voorzien in het gebruiksplan. Zoals u weet wordt het gebruiksplan weer aangestuurd door het handavingsregime.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is duidelijk dat het een ochtendregime is. Mijn grootste bezwaar is dat de regie bij Schiphol ligt. Schiphol kan op ieder moment aantonen dat de capaciteit onvoldoende is, waardoor een extra baan nodig is. Dan kan Schiphol ook aangeven waarom dat nodig is, want ik heb begrepen dat het met name van belang is voor intercontinentale vluchten. Dat zal Schiphol dan ook zeker doen.

Wat ik overigens in het verhaal van de minister mis, is de geluidshoogte. Wij hebben een wettelijk nachtregime van 26 LAeq afgesproken. Dat zit ook in het nachtregime van 23.00 tot 6.00 uur, dat wij nu vastleggen. Waarom heeft de minister dat niet meegenomen en waarom laat zij daarbij de isolatie van woningen los?

Minister De Boer: Bij handhaving van de norm van 26 LAeq is sprake van het verlengen van het nachtregime. Wat wij nu doen is, dat wij in die vroege ochtend het totale nachtregime hanteren alsof het nacht was, met de voorwaarden die ik zoëven al opsomde. Jaarlijks, één keer per jaar, wordt het gebruiksplan gemaakt, dus niet per moment. Op basis daarvan kan geconstateerd worden wanneer er mogelijkerwijs een capaciteitstekort zou optreden in dat uur tussen 6.00 en 7.00 uur. In die situatie, daar waar een capaciteitstekort kan optreden, wordt Schiphol de mogelijkheid gegeven om daarvan gebruik te maken. Het is dus niet het wettelijk nachtregime, want in een nachtregime mag je geen ontheffingen verlenen. Dat zou een heel slechte zaak zijn. Wij noemen het het vroege-ochtendregime. Wij proberen de nacht zo lang mogelijk te rekken, maar geven aan dat dit niet ten koste mag gaan van de capaciteit. Nogmaals, op basis van onze berekeningen hebben wij geconstateerd dat wij daarmee de eerstkomende jaren behoorlijk gebruik kunnen maken van een stuk rust in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur. Naarmate er een groei optreedt, zal in de loop van vier, vijf jaar een situatie ontstaan waarbij eerst een paar dagen per week en later misschien wat meer gebruik moet worden gemaakt van de ruimte tussen 6.00 en 7.00 uur.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarover verschillen wij dus van

mening. Ik zou van de minister graag nog wat horen over de isolatie van woningen.

Minister De Boer: Isolatie van woningen is gerelateerd aan het nachtregime en daarvan is geen sprake. Als men isolatie tussen 6.00 en 7.00 uur wil, moet men pleiten voor het nachtregime. Wij hebben daar niet voor gekozen. Wij hebben voor Schiphol een capaciteitsvraag te beantwoorden. Dat heeft te maken met de functie van Schiphol. Daar hoort die periode van 6.00 tot 7.00 uur bij. Het zou jammer zijn als wij, om de burger zoveel mogelijk rust te geven, geen gebruik zouden maken van de mogelijkheid om tussen 6.00 en 7.00 uur zoveel mogelijk te vliegen zoals dat in de nacht gebeurt. Maar het is dus geen nachtregime.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik vind het goed dat de minister deze stap zet, maar zij geeft economische redenen waarom het uiteindelijk niet in een wettelijk kader kan worden ondergebracht. Ik leg haar de volgende tekst uit haar eigen stukken voor: Bij beide varianten moet daarnaast rekening worden gehouden met een mogelijk probleem voor de capaciteit en punctualiteit van de luchthaven, dat kan optreden in de ontwikkeling naar 2015 toe. In welke omvang dit probleem zich zal voordoen, kan gelet op de tijdsperiode waarover de prognoses gemaakt worden, niet nauwkeurig worden aangegeven.

Ik moet zeggen dat ik dit niet echt hard vind. De minister geeft ook aan welke gezondheidseffecten dit uur met zich kan brengen. Bovendien zegt zij dat op sommige momenten, die overigens niet in de brief staan, wellicht veel druk ontstaat. Ik denk dat dat in de zomermaanden zal gebeuren met de charters. Gerelateerd aan de mainportfunctie, vraag ik mij dan echt af of dit soort charters in de ochtenduren op deze manier geacommodeerd zou moeten worden ten koste van de mensen die daar wonen. Het gaat om op zijn hoogst enkele keren per jaar. Het gaat om charters...

De voorzitter: Uw vraag is duidelijk.

Minister De Boer: De invalshoek van de heer Van Gijzel is een andere. In de PKB deel 1 hebben wij afgesproken dat de nacht volgens de norm tot 6.00 uur duurt. Dat betekent dat

het nachtregime tot 6.00 uur geldt. Wij hebben gekeken of het nog mogelijk is om met een ander soort regime tussen 6.00 en 7.00 uur zoveel mogelijk rust te creëren in de regio. Het is gebleken dat wij in die periode een regime kunnen creëren waarin geen gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan en zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van de Buitenveldertbaan. Kortom, er wordt van de luchthaven gebruik gemaakt alsof het nacht is. Dat hebben wij gedaan. Wij pretenderen niet dat dat een nachtregime is. Dat woord gebruiken wij ook niet. Nee, wij zeggen dat het een vroege-ochtendregime is. Dat betekent dat wij de eerstkomende jaren op basis van onze berekeningen voorzien dat er voldoende capaciteit is, ook voor charters. Over een aantal jaren zal een aantal dagen per week en misschien een aantal weken per jaar in de zomermaanden extra druk ontstaan. Dan is het vroege-ochtendregime niet te hanteren. De winst ten opzichte van de situatie die in de PKB deel 1 is geschetst, is dat wij meer rust dan voorheen aan de regio kunnen bieden. Voorheen was dat vroege-ochtendregime er namelijk niet.

De heer Van Gijzel (PvdA): Maar dat hebben wij ook afgesproken in het regeerakkoord.

Minister De Boer: Nee, het vroege-ochtendregime stond niet in het regeerakkoord. Eerlijk is eerlijk. Er werd slechts gesproken van een onderzoek.

De heer Van Gijzel (PvdA): Voordat wij daar over gaan discussiëren, kom ik tot de norm zelve. Wat mij betreft is de te hanteren norm die uit de Wet geluidhinder. Daarin wordt voor allerlei activiteiten gekozen voor de periode tussen 23.00 en 7.00 uur. Bij de luchtvaart hebben wij een uitzondering gemaakt. Eigenlijk vind ik dat niet helemaal terecht. Je zou moeten zeggen: ook hier geldt de periode van 23.00 tot 7.00 uur, tenzij wordt aangetoond dat het noodzakelijk is om dat een uur op te rekken. Nu wordt de bewijslast bij de ander gelegd, ten nadele van de burgers. Wat mij betreft blijft het overeind: laten wij het van 23.00 tot 7.00 uur doen. Mocht het dan ooit eens vastlopen, dan komt de minister hier stellig weer terug.

Minister De Boer: Voor alle duidelijkheid: wij brengen geen verslechtering aan ten opzichte van de PKB deel 1, maar een verbetering. In de PKB deel 1, die hier vorig jaar ook al bediscussieerd is, is wel degelijk gesteld dat het tot 6.00 uur is. Wat wij nu doen, is bewerkstelligen dat verbetering optreedt.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Voorzitter! De minister verwijt mij dat ik van het vroege-ochtendregime heb gezegd, dat de burgers zich daardoor gefopt zullen voelen. Maar zij gaf daarvoor zelf de argumenten. Zij zegt dat over een aantal jaren gedurende een paar dagen per week en een paar weken per jaar het normale regime zal gelden. Dat geeft dan toch duidelijk aan dat dit voor de burgers geen wezenlijke verbetering oplevert? Het is toch veel eerlijker om dat meteen aan de burgers te laten weten, zodat zij niet de verwachting hebben: wij kunnen lekker tot 7.00 uur slapen, want het blijft allemaal rustig. De feitelijke praktijk is immers een heel andere.

Minister De Boer: Ik weet niet waar u uit destilleert, dat ik zou hebben gezegd of geschreven dat wij nu iets creëren waarmee voor alle burgers duidelijk is dat zij tot 7.00 uur rustig kunnen blijven slapen. Dat heb ik nooit gezegd. Ik heb het nu ook niet gezegd, het staat ook niet in de stukken. Wij hebben wel gezegd dat wij in het kader van de mainportfunctie van Schiphol zoveel mogelijk gebruik zullen maken van de mogelijkheden om tussen 6.00 en 7.00 uur rust te creëren. Juist de eerlijkheid gebiedt mij om te zeggen dat dit over een aantal jaren onder spanning zal komen te staan. Nogmaals, wij kunnen ook de in de PKB deel 1 afgesproken situatie hanteren: niks vroege-ochtendregime, gewoon vliegen vanaf 6.00 uur. Wij zeggen liever: wij proberen er zo zorgvuldig mogelijk mee om te gaan. Dit betekent dat de mogelijkheden worden aangewend om tussen 6.00 en 7.00 uur zo weinig mogelijk gebruik te maken van de banen die hinder veroorzaken, met name de Aalsmeerbaan. Wij proberen dus zoveel mogelijk van dat gebruik af te zien, behalve wanneer het absoluut niet anders kan. Dat is van tevoren bij de opstelling van het gebruiksplan te voorzien. Ik pretendeer juist helemaal niet dat wij iets beogen of bewerk-

stellingen dat in de regio continue rust tussen 6.00 en 7.00 uur garandeert. Als ik dat zou doen, dan zou u mij inderdaad kunnen verwijten dat ik de burgers fop. Maar dat doe ik dus niet.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is dan in ieder geval goed dat deze luchtballon, die buiten dit huis toch wat anders werd gezien, nu is doorgeprikt. Maar ik vraag mij dan toch af, of dit alles niet ook via het gebruiksplan te regelen was. Natuurlijk moet ieder onnodig luchtverkeer 's ochtends vroeg worden vermeden, maar dat zou ook via het gebruiksplan kunnen.

Minister **De Boer**: Ik heb al een paar keer gezegd dat het via het gebruiksplan geregeld wordt.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar waarom dan nog dat extra vroege-ochtendregime? Het kan toch ook zonder dat aparte regime in het gebruiksplan worden geregeld?

Minister **De Boer**: Nee, want tussen 6.00 en 7.00 uur mag men gewoon gebruik maken van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan. Wij zeggen nu dat dit in principe niet gebeurt, tenzij de capaciteit het nodig maakt. Dat regelen wij dan via het gebruiksplan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het moet mij van het hart dat de verve waarmee collega Van Gijzel dit nu verdedigt, voor mij nieuw is. Vorig jaar was hij er namelijk nog niet voor. Dat is in ieder geval een positieve ontwikkeling.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het spijt mij zeer, maar wij waren er vorig jaar al voor. Er was toen alleen geen parlementaire meerderheid voor. Dit heb ik al in eerste termijn uitgelegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind het prettig dat u er nu voor bent. Mijn vraag aan de minister is de volgende. Ik vat haar brief over de verlenging van de nachtperiode van 6.00 tot 7.00 uur als volgt samen: wij doen het zo lang het kan, maar als het niet meer kan, dan doen wij het niet. Dat is natuurlijk ook in het belang van Schiphol. Wij hebben vorig jaar en dit jaar gemerkt, dat het voor de bewoners een uitermate aangelegen punt is om de verlenging

van het nachtregime van 6.00 tot 7.00 uur wettelijk te regelen. Waarom kunnen wij het vliegverkeer nu niet een keertje aanpassen aan de wensen van de mensen die daar wonen? Waarom kunnen wij op dit soort tijdstippen niet wat meer eisen aan het vliegverkeer stellen ten gunste van de bewoners? Ik heb het niet in elke zin van mijn bijdrage over "de bewoners", maar hier is het een uitermate aangelegen punt.

Minister **De Boer**: Als wij dat kunnen eisen van het vliegverkeer moet het ook gedaan worden en gebeurt het ook. Wij hebben echter te maken met de grote intercontinentale vluchten die aankomen rond dat tijdstip. Dat maakt nu net de druk op de luchthaven op dat ogenblik buitengewoon zwaar. Daarom kunnen wij niet zo gemakkelijk zeggen: jongens, het is jammer, maar om 7.00 uur beginnen wij pas hurry up te vliegen. Het heeft dus te maken met de transcontinentale vluchten uit Japan, Azië en Amerika.

De **voorzitter**: Ik kom met een punt van orde. Ik merk dat nachtnormering een belangrijk punt is. Ik weet dat minister Wijers nog minimaal, zonder interrupties, een kwartier nodig heeft. Aangezien ik om uiterlijk 19.00 uur wil schorsen voor de dinerpauze, verzoek ik de leden die op dit punt het woord gevraagd hebben, dat zo kort mogelijk te doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister weet dat het hierbij niet alleen om de intercontinentale vluchten gaat. Het gaat ook om de charters die 's morgens vroeg aankomen of vertrekken, ook tussen 6.00 en 7.00 uur. Mijn vraag is dus waarom elke keer die relatie, ook op dit punt, wordt gelegd met punctualiteit en capaciteit, lees "mainport". Waarom kunnen wij op dit aangelegen punt niet iets afdingen op de mainportdoelstelling ten gunste van de nachtrust en ter bevordering van de gezondheid? De minister heeft het zelf allemaal aangegeven in haar brief. Waarom moet alles in het teken staan van de realisering van die mainport?

Minister **De Boer**: Mijnheer Rosenmöller, als dat mogelijk is, zullen wij het eisen. Ik wijs u erop dat wij met elkaar hebben afgespro-

ken dat Schiphol een mainport wordt en daar vloeit dit uit voort.

De heer **Poppe** (SP): Ik kan mij voorstellen dat de luchthaven Schiphol na al die jaren van vele klachten over geluidshinder, met name in de ochtenduren, uit zichzelf al dat vroege-ochtendregime is gaan toepassen als dat mogelijk is. Is dat waar, dan zal hetgeen het kabinet nu toezegt natuurlijk geen verandering in de situatie brengen. Ik vraag mij dus af waarom dit regime niet vroeger al is toegepast als dat kon en waarom nu wel. Dat betekent dat met name in de pieken tijdens de vakantieperiode, wanneer alle mensen kunnen rusten, de omwoners de rust, met name in de ochtenduren, wel kunnen vergeten. Een uurtje eerder vliegen betekent namelijk dat nuttiger gebruik wordt gemaakt van het toestel om sneller mensen heen en weer te brengen naar een bestemming in Europa. Dat betekent dat het economisch belang toch voorop staat en dat doet mij sterk twijfelen aan het beleid van de minister.

Minister **De Boer**: Ten eerste is het nieuw beleid en ten tweede hebben wij net met elkaar afgesproken dat er zoveel mogelijk voorkomen wordt dat er gevlogen wordt rond dat tijdstip. Echter, in de mainportfunctie, die wij ook met elkaar onderschreven hebben – u misschien iets minder en een ander misschien iets meer – past dat er tussen 6.00 uur en 7.00 uur gevlogen wordt. Wij zullen trachten dat zoveel mogelijk te voorkomen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ga ervan uit dat de minister van Economische Zaken nog over de economische consequenties van het nachtregime zal spreken. Ik vraag de minister van VROM om in te gaan op mijn opmerking over Heathrow. Dat is het enige veldonderzoek dat ooit is gedaan naar ontwaakstoornissen tengevolge van vlieglawaai. Kan de minister het gezondheidsaspect in het kader van dat onderzoek nader belichten? Daaruit blijkt namelijk iets anders dan de woordvoerders hier suggereren. Dan heb ik nog een vraag over het milieu-effect. Als er bijvoorbeeld door intercontinentale vluchten niet meteen geland kan worden in de periode tussen 6.00 en 7.00 uur anders dan met een straffactor 8, dan zou dat kunnen betekenen dat er congestie ontstaat

in de uren vlak daarvoor en vlak daarna. Dat zou heel wat extra problemen kunnen opleveren met betrekking tot de geluidshinder. Als men niet meteen mag landen is men verplicht om te blijven cirkelen in de lucht, waardoor extra verontreiniging veroorzaakt wordt. Wij staan dan voor het dilemma dat de woordvoerders hebben benadrukt van het verlengen van het nachtrechtime versus de milieubelangen. Dat zou wel eens contraproductief voor het milieu kunnen werken.

De voorzitter: Dit was de laatste interruptie wat minister De Boer betreft. Ik verzoek de minister, haar betoog te vervolgen, uiteraard nadat zij de gestelde vragen beantwoord heeft.

Minister De Boer: Aan het adres van de heer Te Veldhuis merk ik op dat de factor 8 sowieso geldt. Het maakt dan niet uit of er sprake is van een verlengd ochtendregime of van een nachtrechtime. Tussen 6.00 en 7.00 uur geldt de factor 8. Ik ben met hem van mening dat de congestie boven Schiphol vermeden moet worden. Dat is een slechte zaak. Dat wordt zoveel mogelijk vermeden via het gebruiksplan. Het gebruiksplan is een soort spoorboekje. Daarin kun je zien wat er plaatsvindt rond Schiphol. Als er capaciteitstekorten ontstaan en er gecirkeld moet worden, ontstaat een situatie waarin het verlengde ochtendregime helaas niet van toepassing is. Liever gezegd: dan vindt een ontheffing plaats voor het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ik ben op dit moment niet in staat om het onderzoek van Heathrow naar de effecten van slaapverstoringen te analyseren en van een beschouwing te voorzien. Ik heb kennis genomen van de woorden van de heer Te Veldhuis daarover en wil het daar even bij laten.

De heer Te Veldhuis (VVD): Misschien kunt u daar in tweede termijn op ingaan?

Minister De Boer: Wellicht.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd waarom niet gekozen is voor een middelingstermijn. Die vraag wordt met name gesteld in relatie tot Buitenveldert. Daarboven wordt immers een paar dagen per jaar intensief gevlogen, omdat er dan geen gebruik wordt gemaakt van andere banen. De Buitenveldertbaan

wordt overdag intensief gebruikt. Dat betekent dat er vanwege de dagvluchten een zware geluidscontour is. Zelfs wanneer je een middelingstermijn van een week zou kiezen, waarbij die ene zwaarbelaste week maatgevend is voor de totale nachtsituatie, dan is die contour altijd nog kleiner dan de dagcontour, omdat er overdag zoveel gevlogen wordt. Het via een middeling creëren van als het ware meer rust of ruimte voor de regio, is eigenlijk een onvoldoende instrument gezien de zware belasting van de Buitenveldertbaan overdag. Juist bij de Buitenveldertbaan is er nogal wat geïsoleerd in de directe omgeving, omdat daar sprake is van een 40 Ke-zone. Een 40 Ke-isolering is immers veel zwaarder dan een LAeq-isolering.

Mevrouw Van Rooy heeft gevraagd wie nu eigenlijk verantwoordelijk is voor het externeveiligheidsbeleid. Bij infrastructurele beleidsterreinen is dat een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. In het geval van Schiphol is dat niet anders. VROM is het eerste aanspreekpunt voor het externeveiligheidsbeleid als het de normering betreft. De minister van Verkeer en Waterstaat is in eerste instantie het aanspreekpunt als het om de handhaving en de uitvoering gaat.

De heer Van den Berg heeft opgemerkt dat het wel erg lang geduurd heeft voordat de nota LuLu hier op tafel lag. Dat ben ik met hem eens. Ik kan mij herinneren dat in 1988 al om die nota gevraagd werd. Ik ben dan ook blij dat wij deze nota hier met de nodige voortvarendheid hebben kunnen presenteren. Het is in eerste instantie een analyserende nota ten aanzien van de mondiale aspecten van de luchtverontreiniging. Wij hebben die nota voorzien van een aantal beleidsaanbevelingen. Die zullen voor ons ook het richtsnoer zijn voor het handelen in de komende periode.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd of de luchtvaart niet onder het Klimaatverdrag zou moeten vallen. Nederland zet in op een internationale beheersing van de totale luchtvaartemissies en wenst in dat verband een internationale afspraak tussen de partners van het Klimaatverdrag en de conventie van Chicago te handhaven. Deze afspraak moet ten minste bevatten: de

reductie van de groei van luchtvaartemissies op basis van concrete internationale doelstellingen voor de luchtvaart en een emissieberekeningsmethodiek en een emissietoerekeningsmethodiek voor internationale luchtvaartemissies.

Dit onderwerp is eigenlijk pas sinds kort en met name door de inspanning van Nederland op de internationale agenda gekomen. Ik kan u garanderen dat alle leden van het kabinet die op enig moment betrokken zijn bij een discussie in internationaal verband, waar of de luchtvaart of de economische ontwikkelingen rond de luchtvaart of het milieu een rol spelen, dat elke keer aan de orde zullen stellen. In internationaal verband zullen wij de emissiedoelstellingen elke keer aan de orde moeten stellen. Het is helaas geen Nederlands probleem. Anders hadden wij er wel iets aan kunnen doen. Het is een mondiaal probleem.

Geldt dat ook voor de lokale luchtverontreiniging? Nee. Daarom hebben wij aangegeven dat het standstill-beginsel gerealiseerd kan worden en wel omdat wij de teruggang van de emissies van het wegverkeer ten opzichte van 1990 en 2003 erbij rekenen. Het wordt gecompenseerd door de groei van Schiphol.

De heer Van Gijzel heeft gezegd dat de groei van het wegverkeer volgens Oranjewoud 57% is. Wij hebben geconstateerd dat de uitbalancerings tussen wegverkeerslawai en luchtvaartverkeerslawai gerealiseerd kan worden als je het hebt over een groei van 55%. Die 57% is gebaseerd op een ongewijzigd beleid. Mevrouw Jorritsma heeft zoëven aan de orde gesteld wat wij willen doen om van die 57% 55% te maken. Het betekent dat wij op basis van die uitgangspunten in de komende jaren waar willen maken wat wij hebben aangegeven in de PKB. Dat houdt dus in dat ook voor de lokale luchtverontreiniging uit wordt gegaan van een standstill.

Ik ga over op het vrijwaringsbeleid. Ik hoef niet uit te leggen wat dit beleid inhoudt. De heer Rosenmöller heeft gezegd dat er woningen gebouwd gaan worden in geluidsbelaste zones. Misschien interpreteer ik het nu wat te kort door de bocht. Het is in ieder geval niet zo dat er na 1990 zodanig gebouwd is dat er meer woningen terecht zijn gekomen in geluidsbelaste zones. Er wordt al jaren, en zeker door de provincie

Noord-Holland die toestemming voor bestemmingsplannen moet geven in bepaalde zones, rekening gehouden met het zogenaamde interimbeleid en dat houdt in dat in de zone van 30 Ke niet gebouwd mag worden. In de zone van 35 Ke mag sowieso niet gebouwd worden. Dat betekent dat er natuurlijk een conflict ligt in de regio. Niet elke plaats of gemeente is er enthousiast over.

De gemeente Aalsmeer heeft al de weg van een discussie gevonden. Dat kan ik mij ook wel voorstellen. In Aalsmeer volgt de vrijwaringszone de 30 Ke-contour. Die contour, op basis van de voorontwerp-aanwijzingen, biedt Aalsmeer voor woningbouw in het centrum aanzienlijk meer ruimte dan de in de PKB opgenomen vrijwaringszone, die nog gebaseerd is op de 30 Ke-contour op basis van de oude spreiding. Er is dus in ieder geval één gemeente die er voordeel van heeft dat de aanwijzing een kleiner ruimtebeslag met zich brengt. Dat is met name de gemeente Aalsmeer. Woorden als "sterfhuiscconstructie" zou ik daarmee niet meer in de mond willen nemen.

Hoe zit het met de woningbouwlocaties in de zones tussen de 20 Ke en de 35 Ke? Ik kan mij herinneren dat wij die discussie hebben gehad bij zowel de begrotingsbehandeling als de behandeling van het Vinex-overleg. Geen enkele woningbouwlocatie ligt in de zone van 35 Ke. Er wordt ook niet gebouwd in de zone van 30 Ke. In de zone van 20 Ke wordt nauwelijks gebouwd. Alleen bij Hoofddorp-west kan gesproken worden van een stukje bouwen in de 20 Ke-zone.

Minister Wijers: Mijnheer de voorzitter! Ik wil in de eerste plaats ingaan op de betekenis van Schiphol voor het vestigingsklimaat in Nederland. Waarom is het zo belangrijk dat wij in dit land een mainport krijgen? Een aantal afgevaardigden heeft gesuggereerd dat er uitsluitend een relatie zou bestaan met de transport- en distributiesector. Dat is niet het geval. De betekenis van Schiphol en van de expansie gaan veel verder dan dat. Uitbreiding van Schiphol zal met name een belangrijk signaal zijn naar het internationale bedrijfsleven in het meest ruime zin van het woord. Een moderne luchthaven als Schiphol heeft grote betekenis voor investeringsbeslissingen buiten de

transport- en distributiesector, bijvoorbeeld ook voor vestiging van internationale hoofdkantoren en research en development-activiteiten. Dat is precies het type werkgelegenheid, dat wij nu zo graag willen hebben om inhoud te geven aan de kamerbreed gedragen doelstelling om de toegevoegde waarde van de werkgelegenheid in ons land te verhogen. Als je de scenario's doordenkt die samenhangen met de liberalisatie van de luchtvaart in Europa, zie je dat sprake is van een verdergaande concentratie van luchtvaartmaatschappijen en daarmee tot een beperkt aantal luchthavens die als mainport worden gebruikt. Het is erg belangrijk dat er rechtstreekse relaties zijn met de intercontinentale vluchten. Het is ontzettend belangrijk voor de werkgelegenheid – niet alleen de rechtstreekse werkgelegenheid, maar ook de werkgelegenheid die niet in de cijfers zit – om daaraan mee te kunnen doen. Bij investeringsbeslissingen is het belangrijk, dat in de buurt van mogelijke vestigingen een internationale luchthaven, een mainport aanwezig is. In die zin gaat een beslissing over uitbreiding van Schiphol uit boven de betekenis van de rechtstreekse werkgelegenheidseffecten. Het is een beslissing die bijdraagt aan de versterking en verbreding van de Nederlandse economische structuur.

De heer Van Gijzel vroeg of door de toenemende congestie sprake is van een verslechtering van het vestigingsklimaat in de Randstad. Er is zeker sprake van een uitschuifproces. Hieraan zitten echter twee kanten. Voor buitenlanders is de afstand Amersfoort-Schiphol niet zo groot. Verder moeten wij het vraagstuk van de congestie rond Schiphol absoluut gaan aanpakken. Het mag echter nooit een argument zijn om de uitbreiding van Schiphol niet te doen. Dan kom je terecht in een cirkelredenering. Enige congestie rond Schiphol zal er altijd zijn. Dat is overal het geval. Ik denk bijvoorbeeld aan de luchthaven Charles de Gaulle in Frankrijk. Schiphol zal grote effecten hebben op het vestigingsklimaat in de noordvleugel van de Randstad. Daaraan moeten wij het nodige doen.

Ik kom nu te spreken over de opmerkingen over het werkgelegenheidseffect. Ik begin in het verleden. De heer Van Gijzel suggereerde dat sprake was van een

soort standstill of zelfs een daling van de werkgelegenheid. Dat is niet het geval. De directe werkgelegenheid – de werkgelegenheid op het luchthavenareaal zelf – is sinds 1990 bescheiden gegroeid. De periode 1990-1994 was een periode, waarin in de meeste sectoren in Nederland sprake is geweest van een forse daling van de werkgelegenheid. Wij zien in die periode – wij hebben ook nog de crisis om Koeweit gehad en het daardoor dalen van de luchtvaartactiviteiten – toch nog een groei van de werkgelegenheid van 1 à 2%. Dat is op zichzelf geen slechte prestatie. Als je die cijfers extra-poleert, zie je dat de werkgelegenheidsprognose voor de periode 1990-2015 goed gerealiseerd kan worden. Je hebt het dan over 2% groei per jaar. Als je iets verder terugkijkt, naar 1984-1990, zie je zelfs in het Schipholgebied een jaarlijkse groei van de werkgelegenheid met bijna 7%.

De heer Van Gijzel (PvdA): Hoe groot was de stijging van het aantal passagiers in 1990-1994? Met andere woorden, welke omvang had de groei in het aantal passagiers?

Minister Wijers: Dat moet ik in de pauze even nagaan.

De heer Van Gijzel (PvdA): Die is fors geweest. Er is niet zomaar sprake van een lineaire groei van het aantal passagiers en van de werkgelegenheid. Daarover maak ik mij zorgen, te meer daar de arbeidsproductiviteit in deze sector ontzettend snel groeit. Groei van het aantal passagiers leidt dus niet automatisch tot meer werkgelegenheid.

Minister Wijers: Er zijn activiteiten waarbij de arbeidsproductiviteit ontzettend snel groeit en er zijn activiteiten waarbij dat niet het geval is. Bij veel dienstverlenende activiteiten zijn de mogelijkheden tot stijging van de arbeidsproductiviteit maar beperkt. Het beeld is gemengd.

In 1984-1990, een wat langere periode, zie je een groei met 7%. In de periode 1990-1994 is de groei 2%. Ik heb de cijfers over de luchtvaart-bewegingen in 1990-1994 nu niet paraat. In principe is het een sector waar een fors direct werkgelegenheidspotentieel aanwezig is, nog even los van de indirecte effecten.

De heer Rosenmöller had het over een misleidend getal van 55.000 banen. Ik vind het nog steeds een goed banenplan. Ik vind de cijfers niet misleidend. Er is uitgebreid op ingegaan in het kader van de schriftelijke beantwoording van de vragen. Ik hoopte dat ik door die schriftelijke beantwoording de verwarring kon weghalen. Als de heer Rosenmöller de kwalificatie "misleidend" gebruikt, heb ik de indruk dat ik hem niet heb kunnen overtuigen.

Zonder op details in te gaan, wil ik duidelijk maken waar het nu eigenlijk over gaat. In de beslissing over de PKB vergelijken wij 1990 steeds met 2015. Dat doen wij met alles, dus dat hebben wij ook met de banengroei gedaan. Als je dat doet, zie je een groei met 55.000 arbeidsplaatsen tussen 1990 en 2015. Als je het projecteffect rekent, dus zonder de autonome ontwikkeling en bepaalde macro-economische terugkoppelings-effecten veronderstelt, heb je het over 31.000 arbeidsplaatsen, dus personen, of 24.000 arbeidsjaren.

De 55.000 arbeidsplaatsen genoemd in de PKB zijn dus geenszins misleidend, zoals werd gesuggereerd. Wij hebben in de schriftelijke vragen zelfs toegegeven, dat ergens arbeidsjaren en arbeidsplaatsen door elkaar zijn gehaald. Het effect blijft dat er sprake is van 55.000 arbeidsplaatsen als je uitgaat van meer dan 15 uur arbeidstijd per week. Als je überhaupt naar arbeidsplaatsen kijkt, is het aantal zelfs nog hoger.

Ik vind persoonlijk helemaal niet dat het effect wordt opgepompt. Wij hebben geen rekening gehouden met de tijdelijke werkgelegenheids-effecten als gevolg van het investeringsproject als zodanig. Dan kom je nog eens aan zo'n 50.000 tot 55.000 directe arbeidsplaatsen. Over de periode van de investering houdt je rekening met de indirecte effecten, zo'n 80.000 arbeidsplaatsen. Internationaal worden vaak ook nog de bestedingseffecten meegerekend. Het hangt er een beetje van af welk getal je neemt, maar alles bij elkaar hebben wij het over een zeer significante uitbreiding van de werkgelegenheid als gevolg van dit project.

Dat moet dan ook niet worden gekoppeld aan een investering van 33 mld., want dat misverstand is nu al een paar keer gecreëerd. De 33 mld. betreft investeringen die

rechtstreeks weinig met Schiphol te maken, maar wel hun effecten hebben: HSL-oost, HSL-zuid en allerlei snelwegen. Hebben wij het over de investeringen die gekoppeld zijn aan deze arbeidsplaatsen, dan hebben wij het over 12 mld., waarvan 3,5 mld. overheidsinvesteringen.

Dan vraag ik de heer Rosenmöller om voor dat gebied alternatieven te geven, met die mate van concreetheid. Ik vind het een heel goed banenplan voor dat gebied, waar toevallig ook nog eens een grote werkloosheid heerst.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat ben ik niet met de minister eens, maar de vraag is de volgende. Ik vind de beantwoording van de schriftelijke vragen wel degelijk verhelderend, omdat daar zeer tot uitdrukking komt, dat het effect van de mainportontwikkeling te kwantificeren valt op 24.100 arbeidsplaatsen. Dat is het effect.

Minister **Wijers**: Nee!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zegt u zelf! Het macro-economisch werkgelegenheidseffect in arbeidsjaren...

Minister **Wijers**: Arbeidsjaren!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zo tellen wij meestal! Dat doet uw collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ook.

Minister **Wijers**: Ik houd mij meer bezig met banen. Achter de banen zitten namelijk mensen. Arbeidsjaren is een macro-economische abstractie. U bent toch ook voor deeltijdarbeid of niet? Dus een baan vanaf 15 uur per week is voor u toch ook waardevol?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben zelfs voor een wettelijk recht op deeltijdarbeid.

Minister **Wijers**: Voilà, kijk aan!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als u zover zou zijn, zou er in dit land nog veel meer deeltijdarbeid zijn. Maar daar gaat het nu even niet om. Als het om dit soort projecten gaat, rekenen wij vaak naar full-time equivalenten toe. Wij moeten dan de boel niet mooier maken dan die is. Wij moeten gewoon de feiten onder

ogen zien. Welnu, het macro-economisch werkgelegenheidseffect van de uitbreiding van Schiphol, waarover de kabinetsplannen gaan die wij nu bespreken, is 24.000 banen. Naarmate u dat harder ontkent, is het probleem groter om zo'n grote investering te verkopen, om mijn termen te gebruiken. Ik doe het overigens niet graag op die manier. Dat gebeurt dan met een fors werkgelegenheidsprijskaartje.

Minister **Wijers**: Ik ben het niet met u eens. U probeert iets waar u tegen bent, kleiner te doen voorkomen tegen hogere investeringen dan waarvan feitelijk sprake is. Ik heb zojuist geprobeerd uit te leggen dat de 30.000 arbeidsplaatsen macro-economisch zijn. Immers, het gaat om arbeidsplaatsen, dus mensen met een baan. Eerlijk gezegd, is dat in het kader van de discussie over relevante variabelen significant tegenover een investering van 3,5 mld. van de overheid. Ik voeg eraan toe, dat daarbij geen rekening wordt gehouden met de vestigingsplaats-effecten, waar ik zojuist over gesproken heb. Die zijn er zeker wel, zij het dat zij moeilijk te kwantificeren zijn. Dat leert iedere dag het werk dat wij op het ministerie doen. Daarbij hebben wij ook nog geen rekening gehouden met de bestedingseffecten en evenmin met de tijdelijke banen die ontstaan door het investeringsproject op zichzelf. Dan kunt u toch niet met redelijkheid beweren dat wij de zaak overschatten?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nou, als u nu spreekt over het projecteffect in banen, ga ik met u mee. U zegt dat dit 30.000 is.

Minister **Wijers**: Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bij de presentatie van de PKB hebt u echter gezegd dat dit het beste banenplan voor de regio is met 55.000 arbeidsplaatsen. In de schriftelijke beantwoording kunt u dat natuurlijk precies formuleren. U weet echter ook dat wanneer u het getal 55.000 gebruikt, dit in de beeldvorming naar buiten als volgt werkt: wij hebben dit besluit genomen en dat levert 55.000 banen op. Met alle respect, dat is onzin. Het gaat om 30.000 banen; het macro-economisch werkgelegenheidseffect is 24.000. Daar hebben wij het over! Het gaat er niet om dat ik daar tegen

ben en het tot nul wil reduceren. Ik wil echter over de feiten praten.

Ik vind dus dat u het opblaast. Het kan in dit soort situaties weliswaar moeilijk om alternatieven gaan, maar uw collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft 1,6 mld. nodig voor 40.000 Melkert-banen. Nu gaat het om ten minste 3,5 mld. voor 30.000 Wijers-banen. Dat komt neer op veel meer geld en minder banen.

Minister **Wijers**: Naar uw mening probeer ik het op te blazen en naar mijn mening probeert u het te marginaliseren. Het betreft ook totaal verschillende typen van werkgelegenheid. Dat weet u waarschijnlijk ook wel. Het gaat namelijk over heel andere investeringen; het gaat om structureel versus niet-structureel. U doet op zichzelf een interessante poging om dit verschijnsel te minimaliseren. Ik heb met argumenten aangegeven, waarop u overigens nog steeds niet bent ingegaan, dat hierbij sprake is van een zeer substantiële groei van de werkgelegenheid. Het feit dat het aantal van 55.000 is genoemd, heeft ermee te maken dat wij in het kader van dit project alles van 1990 met 2015 hebben vergeleken. Dit is ook op schriftelijke vragen geantwoord. Alles bij elkaar gaat het dus om een zeer belangrijke impuls voor de economie en de werkgelegenheid. En daar sta ik achter.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Een korte reactie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer Wijers kent de plannen van zijn collega niet. Ook daarbij gaat het om structurele banen. Natuurlijk zal ik niet ontkennen dat het om andere banen gaat. Dat is nu ook niet het punt van discussie. Maar gerelateerd aan de investering vind ik het een beperkt banenplan. Het geldt dat de overheid daarvoor inzet, is mogelijk-kerwijs via een andere investering...

Minister **Wijers**: Hoe dan?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe dan? Ja, is dat niet...

Minister **Wijers**: Mijn vraag aan u was of u een plan had met een vergelijkbare mate van concreetheid en vergelijkbare positieve spreidings-

effecten als het onderhavige. U weet het dus niet. Oké.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Oh, u kunt best tevreden zijn met het stellen van die vraag, het antwoord laten voor wat het is, weer in de papieren duiken en zeggen: ik heb gelijk. Maar zo is het niet. U bent toch verantwoordelijk voor een miljardeninvestering voor 30.000 banen? Ik zeg dat dit uitermate beperkt is, gerelateerd aan mogelijk andere investeringen. Dit staat los van mijn mening dat u bij de presentatie naar buiten, dus naar de bevolking, een veel te rooskleurig werkgelegenheidsbeeld hebt gegeven. Die bevolking is zo nodig voor het draagvlak voor dit soort plannen. Dit is dus mijn stelling. Maar vraag aan een fractie hier in het parlement niet om een ander investeringsplan in deze orde van grootte, met vergelijkbare investeringen en vergelijkbare werkgelegenheidsplaatjes. Dat is teveel gevraagd. Dat weet de minister donders goed.

Minister **Wijers**: Dan moet u niet suggereren dat zo'n plan er is. Het is er niet. Wij staan in dit land voor de uitdaging om op grote schaal werkgelegenheid te creëren. Dan zullen wij op een gegeven moment investeringsbeslissingen moeten nemen. Dit is een van de investeringsbeslissingen die een zeer groot effect hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik bestrijd de omvang van het effect. Wij weten het precies: 30.000 plaatsen. Wij weten ook precies wat de investering is: het is een miljardeninvestering. Ik vind dat uitermate beperkt. Daarom zeg ik: als je hier met elkaar en met deskundigen rond de tafel gaat zitten en als je hier die miljarden op tafel legt, dan is het ook voor de versterking van een duurzame ontwikkeling in Nederland heel goed mogelijk om een zodanig investeringsplan te ontwikkelen dat er inderdaad meer en ook betere banen uit te voorschijn komen. Dat is mijn stelling. Zeg niet tegen mij dat ik dat even binnen vijf of tien minuten moet uitwerken, want dat kan niet. Dat weet de minister ook. Ik houd echter vol dat het anders en beter kan.

Minister **Wijers**: U hoeft het niet in vijf of tien minuten uit te werken. Het

probleem is alleen dat wij in ons land niet alleen dit project hebben, maar nog veel meer van dit soort projecten om het werkgelegenheidsprobleem op te lossen. Dat bent u toch met mij eens? U vindt 30.000 arbeidsplaatsen macro-economisch, zonder de indirecte effecten en zonder de werkgelegenheidsimpuls tijdens het project blijkbaar marginaal. U heeft in het verleden veel in het Rotterdamse gewerkt. U weet wat een investering van 1 of 2 mld. in de chemische sector soms aan werkgelegenheid oplevert. Dat weet u. Dan heb je het over een heel andere orde van grootte dan in dit geval. Dit is qua omvang van het bedrag een zeer belangrijke werkgelegenheidsbevorderende investering. Dat houd ik vol.

De **voorzitter**: Laten wij het op dit punt bij deze gedachtenwisseling houden. De heer Poppe kan alleen interrumpen als hij een nieuw punt aansnijdt.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil een gegeven hebben van de minister. Hij ziet 15 uur per week werken als een baan. Dat is waarschijnlijk koffers sjouwen door studenten die anders hun studie niet kunnen betalen vanwege de verhoging van het collegegeld. Hoeveel van de 55.000 banen die de minister als PR-cijfer heeft gebruikt, bestaat uit een baan van 15 uur per week, waar niemand van kan leven?

Minister **Wijers**: In de antwoorden hebt u kunnen lezen dat het om 49.000 arbeidsjaren gaat. Er is dus een aantal mensen dat een baan van 15 uur of meer per week heeft. Het kan ook 30 of 35 uur zijn.

De **voorzitter**: De minister vervolgt nu zijn betoog.

Minister **Wijers**: Ik kom nu bij een vraag die mevrouw Van Rooy mij gesteld heeft over de invloed van de nachtnorm op de concurrentiepositie. Zij stelde die vraag aan mij rechtstreeks. Daarom zal ik de vraag beantwoorden. Zij vroeg of het introduceren van zo'n nachtnorm slecht zou zijn voor de concurrentiepositie. Ik geef hierop het zonder twijfel overtuigende antwoord "ja" en "nee" op! Het is "ja", in die zin dat er bij een keuze voor een verlenging van het nachtgeregime tot 7.00 uur 's ochtends, zonder enige

verdere flexibiliteit, absoluut sprake zou zijn van een situatie waarbij Schiphol ten opzichte van zijn concurrenten in een nadelige positie komt te verkeren wat de mogelijkheden betreft. Ik heb hier een lijstje liggen waarop te zien is dat in praktisch alle landen om ons heen de nachtnormering om 6.00 uur ophoudt. In die zin heeft het ondubbelzinnig later beëindigen van de nachtnormering, dus om 7.00 uur, zeker negatieve consequenties in een verdere toekomst. Dat is overigens niet het voorstel dat gedaan is. Het voorstel is juist om zo goed mogelijk gebruik makend van de capaciteit van Schiphol en Schiphol maximaal stimulerend om tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends niet te vliegen, het probleem zoveel mogelijk te ontlopen. In die zin steun ik van harte het voorstel dat het kabinet heeft gedaan. Anders had ik het niet mede mogen ondertekenen, hoor ik dan te zeggen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik had niet anders verwacht. Ik ben wel blij met het antwoord van de minister van Economische Zaken. Hij geeft heel duidelijk aan dat een verlenging van het nachtregime tot 7.00 uur, zoals door enkele regeringspartijen bepleit wordt, heel slecht zou zijn voor de concurrentiepositie van Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en dat de mainportfunctie heel fors geweld gedaan zou worden – ik zeg het in mijn eigen woorden – als het nachtregime definitief tot 7.00 uur verlengd zou worden.

Minister **Wijers**: En dit allemaal op basis van de hypothese dat het in andere landen gelijk blijft.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ja. Maar heeft u indicaties dat het daar fors aan het veranderen is?

Minister **Wijers**: Ik weet dat er overal discussies over dit soort vraagstukken gaande zijn. Dat weet ik zeker. Ook op Heathrow en Frankfurt gebeurt dat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar op dit moment is dit de situatie?

Minister **Wijers**: Op dit moment is het zo.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zou dat lijstje graag willen zien. Uit mijn

hoofd weet ik dat Heathrow een bepaald aantal vliegbewegingen heeft beperkt en dat de Lufthansa alleen 's nachts in Frankfurt mag landen. Die voorbeelden heb ik wel paraat. Overigens spreekt u zichzelf een beetje tegen wat die notitie betreft, want daarin staat dat men ten aanzien van de capaciteit de komende jaren niet in de problemen komt.

Minister **Wijers**: Dat heb ik ook gezegd: voorlopig heeft het nauwelijks consequenties, maar op een gegeven moment gaat het wel consequenties voor de capaciteit hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien kunt u precies aangeven op welke activiteiten we in de problemen komen. Ik veronderstel dat dit charters zullen zijn, in de zomermaanden, die twee of drie slagen op een dag willen maken. Mijn vraag is wat daar de betekenis van is voor de mainportfunctie. Ik geloof niet dat de charters op dit punt en in die uren van heel relevante betekenis zijn, terwijl de effecten voor de mensen in de omgeving wel heel groot zijn.

Minister **Wijers**: Op de grenzen van mijn competentie en met toestemming van mijn collega zou ik het volgende willen antwoorden. Ik denk dat het zeker ook charters zullen zijn, maar ik dacht dat er – minister Jorritsma heeft dit ook gezegd – veel intercontinentale vluchten juist rondom dat tijdstip aankomen en dan ook weer aansluiting moeten bieden op vluchten binnen Europa, hetgeen nu juist een van de karakteristieken is van een mainport.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij willen selectiever zijn. Schiphol gaat niet dicht gedurende de nacht, ook niet tussen 6.00 en 7.00 uur. Er kan nog tamelijk veel gevlogen worden. Wij vragen om dan met name de intercontinentale vluchten te doen en de charters later, op een andere manier, te laten vertrekken. Er dient in ieder geval voor gezorgd te worden dat de mainportgerelateerde functies hun voorrang behouden. Volgens mij zal dit niet tot echte capaciteitsproblemen of tot punctualiteitsproblemen van de mainport leiden.

De **voorzitter**: Gegeven het tijdstip

is dit de laatste interruptie geweest in de spreekbeurt van de heer Wijers. Ik verzoek de heer Wijers, nadat hij geantwoord heeft, zijn betoog te vervolgen.

Minister **Wijers**: Wat wordt gezegd, is op zichzelf niet onjuist. Charters zijn vanuit de mainportidee, voor zover ik het ken, niet cruciaal voor het mainportgebeuren. Overigens realiseert Transavia ook werkgelegenheid en vervult diensten. Maar ik ben het met u eens: voor een mainport in de enge zin van het woord heb je geen charters tussen 6.00 en 7.00 uur nodig. Vervolgens moet je echter allerlei veronderstellingen gaan maken over welke vluchten er wanneer en van welke continenten binnenkomen en of je van drie naar vijf blokken gaat: dat gaat mijn competentie te buiten. Ik buig daarom nederig het hoofd naar de minister van Verkeer en Waterstaat, opdat zij daar eventueel in tweede rond om kan ingaan.

Voorzitter! Door mevrouw Van Rooy werd als mogelijkheid gesuggereerd een deel van het aandelenpakket van de NV Luchthaven Schiphol te verkopen en daarmee projecten te financieren zoals de zuidtangent, de Verlengde Westrandweg, de noord-zuidlijn, de Utrechtboog en de omlegging van de N201. Zoals mevrouw Jorritsma al aangaf, zal het kabinet, waar mogelijk, zich inspannen om de aanleg van de infrastructuur rondom Schiphol te versnellen. Op zichzelf is het idee om een deel van de aandelen van Schiphol te verkopen – dat is wat anders dan privatiseren – een gedachte waar wij niet onwelwillend tegenover staan. Echter, als dat zou gebeuren – dat is de lijn die wij hebben getrokken ten aanzien van de vervreemding van aandelen van staatsdeelnemingen – komt het geld in het FES en vervolgens wordt in het kader van het FES gevochten om de prioriteiten van allerlei verschillende typen projecten. Het is dus niet mogelijk om zo'n rechtstreekse relatie te leggen tussen deze type projecten en een eventuele verkoop van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol.

De **voorzitter**: Ik sta mevrouw Van Rooy nu één korte reactie toe, omdat zij het punt aan de orde heeft gesteld. Dat is tevens de laatste interruptie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik ben in de eerste plaats blij dat de minister positief staat tegenover het principe van privatisering van de aandelen Schiphol, in de zin van het op de markt brengen van een deel van het aandelenpakket. Ik heb zelf gezegd dat dan de weg zou zijn om de middelen in het FES te laten stromen, waarbij wij dan wel voorkeur hebben voor een FES in traditionele zin, waarin die middelen niet een te brede aanwending krijgen. Maar bij het FES gaat het er toch om, daaruit met name infrastructuurprojecten van nationaal belang te financieren. Welnu, Schiphol toegankelijk houden is bij uitstek een project van nationaal belang en in die zin is infrastructuur in die regio prima financierbaar vanuit het FES. Ik wil heel graag de route die u aangeeft, volgen.

Minister **Wijers**: In de context van deze discussie wordt natuurlijk warm gesproken over deze projecten, maar straks hebben wij het over HSL-oost en HSL-zuid die ook nog allemaal gefinancierd moeten worden. Los daarvan, het tijdstip van verkopen van aandelen moet vooral bepaald worden door bedrijfseconomische argumenten; de vraag of het een goed moment is om dit deel op dat moment te verkopen. Het zou niet goed zijn om het antwoord op die vraag te laten ingeven door een financieringsbehoefte, want dan zou je een sommetje moeten maken of het niet beter is om het op een andere manier te doen. Maar ik denk, dit gezegd hebbend, dat wij elkaar voldoende tegemoetkomen.

Mijn laatste reactie geef ik naar aanleiding van een opmerking van mevrouw Van 't Riet over teleconferentie. Dat is een technologie die inderdaad kan helpen bij het verminderen van onnodig reizen, zowel binnen Europa maar zeker ook intercontinentaal. Er wordt steeds meer in geïnvesteerd. Het is een technologie waarvan iedereen weet dat die snel in gebruik zal toenemen, maar er zijn nog een paar kleine vragen van gebruikersvriendelijkheid. Het kabinet ondersteunt dit door in het kader van het project elektronische snelwegen te proberen, allerlei toepassingen die hiermee te maken hebben, te stimuleren. Maar ik vind dit niet een type technologie, die overigens nog zo in een voorstadium verkeert, om er subsidie aan te moeten geven. Wij moeten eigenlijk

wachten op de juiste maatschappij die de juiste gebruikersvriendelijke toepassing op de markt brengt, zodat er ook voldoende in wordt geïnvesteerd. Ik heb overigens aanwijzingen die aangeven dat er al fors in wordt geïnvesteerd. Met de elektronische snelweg zullen wij de context waarin dit wordt toegepast, waarschijnlijk verbeteren maar we gaan het verder niet subsidiëren.

De vergadering wordt van 19.15 uur tot 20.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Alvorens aan de tweede termijn te beginnen, meld ik de aanwezigen dat wij om 22.00 uur de vergadering zullen beëindigen. Ik zal de kamerleden dan ook strikt aan de hen resterende spreektijden houden. Allereerst is aan het woord de heer Van Gijzel van de fractie van de PvdA, die nog 5 minuten heeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Eerst even een punt van orde. Ik zal een paar amenderende moties indienen. Kan ik daarbij volstaan met het voorlezen van het dictum, of moet ik daarbij de volledige overwegingen voorlezen?

De **voorzitter**: Voor zover het amenderende moties zijn, mag u zich beperken tot de strekking van de motie, omdat die behandeld wordt als zijnde een amendement en daarop een reactie komt van het kabinet zoals dat ook gaat bij amendementen. Ik wijs de leden er overigens op dat het ook mogelijk is dat het kabinet die reactie schriftelijk geeft. Volgende week zou er ook nog een plenaire afhandeling van het debat met spreektijd kunnen plaatsvinden. Ik laat het aan u over hoe u uw vijf minuten precies indeelt, zij het dat ik u precies aan die vijf minuten zal houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik dank de bewindslieden voor hun antwoord in eerste termijn. Ik denk dat het belangrijk is te constateren dat de uitkomst van deze discussie is dat de Kamer in brede zin, ik meen met uitzondering van de CDA-fractie, de opvatting is toegedaan dat een gelijksoortige uitbreiding van Schiphol zoals nu voorzien, na deze planperiode niet meer tot de mogelijkheden behoort. Wij zijn daarover op zichzelf verheugd, omdat het duidelijkheid creëert voor alle betrokkenen, bewoners en

bedrijven. Wij nemen daarmee ook de verantwoordelijkheid voor de problemen die ontstaan na deze planperiode. Dat lijkt ons terecht.

Er kan nu een discussie gestart worden of en, zo ja, op welke wijze een verdere groei van de luchtvaart buiten Schiphol kan plaatsvinden. Collega Van 't Riet zal op dit onderdeel over de discussie mede namens mijn fractie een motie indienen.

Het is een belangrijke, maar beleidsmatige keuze. Wij willen ook in de PKB zelf tot uitdrukking brengen dat er, gelet op de belasting van het gebied, een grens is aan de groei van de luchtvaart op Schiphol. Dat willen wij zowel in de tekst tot uitdrukking brengen, alsook fysiek, zoals al in eerste termijn uitvoerig is betoogd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering er met de PKB in is geslaagd voor de ontwikkeling van Schiphol een balans te vinden tussen de economische doelstellingen en de milieudoelstellingen;

constaterende, dat verdere doorgroei deze balans zal verstoort;

spreekt uit, dat een groei van Schiphol boven een afwikkelingsniveau van circa 40 mln. lucht-passagiers en circa 3 mln. ton vracht ongewenst is;

verzoekt de regering aan de PKB-tekst (3e alinea, bladzijde 9) de zin "het beleid is niet gericht op verdere groei van de luchtvaart op Schiphol" toe te voegen en de gehele derde alinea aan te merken als een beslissing van wezenlijk belang,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel en Crone. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (23552).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De tweede motie met een tekstuele uitspraak zal door collega Van 't Riet

worden ingediend. Deze motie heeft betrekking op de 10.000-grens. Fysiek zal deze begrenzing tot uitdrukking moeten komen in het schrappen van het tweede areaal. Daartoe dienen wij twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat verdere groei van Schiphol boven de in de PKB voorziene ontwikkeling om redenen van milieu en leefbaarheid ongewenst is en dat derhalve in de tekst van de PKB niet moet worden vooruitgelopen op een mogelijke ontwikkeling van een tweede areaal;

verzoekt de regering in de PKB op bladzijde 11 de passage "Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt binnen de planperiode van deze PKB (2015) uitdrukkelijk niet voorzien in de ontwikkeling van een tweede areaal. In een latere fase wordt een landzijdige ontsluiting van de satellieten echter niet uitgesloten. Indien de ontwikkeling van het tweede areaal noodzakelijk is, zal de aanwijzing van het luchtvaartterrein moeten worden herzien" te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de begrenzing van het luchtvaartterrein van Schiphol zoals aangegeven in de figuren 9 en 10 van de PKB de mogelijkheid van de ontwikkeling van een tweede areaal openlaat;

van mening, dat verdere groei van Schiphol boven de in de PKB voorziene ontwikkeling om redenen van milieu en leefbaarheid ongewenst is;

verzoekt de regering in de figuren 9 en 10 de begrenzing van het luchtvaartterrein zodanig te wijzigen, dat het gebied tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde parallelle baan niet meer ruimte biedt dan nodig

voor een aanleg van de taxibanen, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze moties zijn voorgesteld door de leden Van Gijssel en Van 't Riet. Naar mij blijkt, worden zij voldoende ondersteund.
Zij krijgen de nrs. 18 en 19 (23552).

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zou graag van het kabinet een uitvoerige argumentatie, desnoods schriftelijk, tegemoet zien waarom het inkorten van de Buitenveldertbaan nu precies op problemen zou stuiten, gelet op het nieuwe gebruik dat voor deze Buitenveldertbaan voorzien is. Wij overwegen op basis van dat antwoord eventueel in een latere fase nog met een motie te komen.

Het is goed dat besloten is de UMER aan te houden. Desalniettemin horen wij graag van het kabinet of het wel wenselijk vindt dat de inspraak plaatsvindt gedurende de zomermaanden. Bij de Tracéwet hebben wij het daar uitvoerig over gehad. Het lijkt verstandig om te kijken of dit nog op een ander moment kan.

Wij hebben nog geen antwoord gekregen op de vraag over het onafhankelijk handavingsregime. Ik zou dat antwoord graag alsnog krijgen.

Belangrijk is de toezegging van de minister van VROM dat zij nadere voorstellen zal doen over het toetsen van het standstill-principe.

Wat de nachtnorm betreft achten wij, gehoord de beantwoording van de ministers van VROM en van Economische Zaken, geen overwegende argumenten aanwezig om van een wettelijke verlenging af te zien. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de beleving van mensen de nacht niet eindigt om 6.00 uur;

overwegende, dat in de Wet geluidhinder de nachtelijke periode duurt van 23.00 uur tot 7.00 uur;

spreekt uit, dat bij de nachtnormering zoals vastgelegd in de Luchtvaartwet en het daarbij

behorende besluit dient te worden uitgegaan van een nacht die duurt van 23.00 uur tot 7.00 uur en dat daarbij maatregelen moeten gelden die specifiek zijn voor de nacht;

verzoekt de regering de Luchtvaartwet en het besluit in deze zin te wijzigen;

verzoekt de regering voorts vooruitlopend hierop in de PKB Schiphol:

- in onderdeel III, Beleidskeuzen luchtvaart, onder "Beleidsuitspraken gebruik luchthaven" op blz. 12 en 13 "06.00 uur" te wijzigen in: "07.00 uur";

- in onderdeel V, Beleidskeuzen milieukwaliteit, onder "Beleidsuitspraken, 1. Luchtvaartgeluid" de tweede zin te wijzigen in: "Bij de Ke-geluidszone betreft het de geluidsbelasting in het gehele etmaal, bij een LAeq-geluidszone gaat het om de geluidsbelasting ten gevolge van vluchten in de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur.",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijssel en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 20 (23552).

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Met betrekking tot de infrastructuur en de bereikbaarheid, alsmede de compensatie voor de luchtverontreiniging, heb ik geen goed antwoord gekregen op mijn vraag hoe het nu eigenlijk zit in die compensatie. Twee maal luchtvaart, drie keer groei automobiliteit, hoe kun je dan toch een standstill bereiken? Belangrijk achten wij de toezegging dat overleg met het ROA en de gemeenten zal worden gestart over de infrastructuur en dat daarover aan de Kamer zal worden gerapporteerd.

Het antwoord over de ICAO-verdragen accepteren wij. Ik vraag wel of in dit verband in unaniteit of met meerderheid wordt besloten. Dat zegt nogal wat over de mogelijkheden om in de toekomst tot wijziging te komen.

Wij hebben niet overal antwoord op gekregen. Misschien is het mogelijk, de antwoorden alsnog voor de schriftelijke behandeling te verstrekken.

Voorzitter! Is "the sky the limit" of zijn er grenzen aan de groei van de luchtvaart op Schiphol? Ik denk te mogen constateren dat de Kamer terecht kiest voor dat laatste. Dat betekent niettemin dat wij waarschijnlijk in overgrote meerderheid zullen instemmen met de grootste investeringsbeslissing ooit in Nederland genomen. Schiphol mag mainport worden, maar dat betekent niet dat de Kamer haar ogen sluit voor de achterkant van die ontwikkeling. Dit vraagt een selectief gebruik van de luchtvaart. Ik hoop dat de opdracht die wij elkaar versterkt hebben om te kijken naar de toekomst, die selectiviteit waarborgt.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb de zojuist ingediende moties helaas niet vooraf kunnen bekijken. In de eerste motie hoorde ik steeds het woord "plusminus". Wat wordt daarmee aangegeven? Als wordt gesproken van plusminus 40 miljoen passagiersbewegingen, kan het dan ook gaan om 38 of 42 miljoen passagiersbewegingen? In welke orde van grootte moeten wij ongeveer denken?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb iedere keer gezegd dat ik het belangrijk vind dat wij op de een of andere manier helder maken dat dit de laatste uitbreiding van Schiphol is. Ik heb daar in eerste termijn van gezegd dat het linksom of rechtsom kan. Linksom met een 5G, waardoor een verdere uitbreiding aanzienlijk moeilijker wordt door de fysieke drempel, en rechtsom door aanvullende maatregelen in de PKB zelf. Ik stel met de motie voor om de beleidsmatige uitspraak van het kabinet in de PKB – deze planperiode wordt gebruikt om een groei te accommoderen naar circa 40 miljoen passagiers en circa 3 miljoen ton vracht – tot een uitspraak van wezenlijk belang te maken. Ik voeg daaraan toe dat dit de laatste uitbreiding van Schiphol zal zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik zou van de PvdA eindelijk duidelijkheid willen krijgen. Is men nu voor 5P of voor 5G?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij heb ik die duidelijkheid al gegeven. Ik zal daarvoor zijn waarvoor het gemakkelijkst een parlementaire meerderheid is te krijgen. Voor mij is het het belang-

rijkst dat wij een slot op Schiphol krijgen. Het kan via 5G en het kan via 5P met een pakket van andere maatregelen. Als wij een meerderheid krijgen voor het pakket van andere maatregelen, zullen wij daarvoor zijn. Gebeurt dat niet, dan vallen wij terug op 5G.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dit is wel een heel onduidelijke vorm van duidelijkheid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het lijkt wel D66, zouden sommige mensen misschien zeggen. Waarom heeft de heer Van Gijzel geen motie ingediend om 5G te krijgen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb overwogen dat dat in een latere fase ook nog kan. Vandaag is een tijd voor overwegingen en discussie. Ik heb zelfs overwogen om de motie over het tweede areaal niet in te dienen, gelet op de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat hangt immers samen met de wijze waarop je de fysieke drempel het best kunt realiseren. Wij hebben de gedachtenwisseling gehad. Ik ben tot de afweging gekomen dat, of je nu voor 5P of 5G kiest, het wenselijk is om het tweede areaal uit de PKB te schrappen. Die keuze heb ik dus alvast gemaakt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar u houdt nog steeds de ruimte om voor een dergelijke motie te stemmen, want ik ga haar straks indienen. Ik wil wel weten wat uw politieke keuze dan is. Ik mag dat nu toch vragen, want straks kan dat niet meer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij krijgen natuurlijk nog een plenair debat ter afronding. Dan hebben ook de fracties hun mind opgemaakt over wat er tot dan toe aan moties voorligt. Daarover zullen wij dan ook voor de stemmingen helderheid moeten geven. Maar volgens mij heb ik die al redelijk gegeven. Gelet op de meerderheid die er in het parlement waarschijnlijk te verwerven is voor 5P met een pakket fysieke maatregelen, gaat daar onze voorkeur naar uit. Mocht die meerderheid er niet zijn, dan sluit ik niet uit dat wij voor 5G kiezen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Stemt u alleen voor 5G als er een

meerderheid voor is? Is dat de conclusie?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, ik zeg dat dit onze terugvalpositie is. Het is zo simpel als wat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik dien eerst mijn moties in. Vervolgens zal ik namens de CDA-fractie enige conclusies aan het debat verbinden.

Ik heb in eerste termijn al gezegd dat het CDA er voorstander van is om de geluidszonering meteen vast te stellen op de gereserveerde zone, gelet op het feit dat er slechts 900 woningen verschil in zit. Ik dien daartoe de volgende amenderende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in PKB deel III een indicatieve geluidszone is opgenomen, waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarde 35 Ke niet mag overschrijden en waarbinnen zich 10.000 woningen bevinden;

overwegende, dat in PKB deel III tevens een indicatieve gereserveerde 35 Ke-zone is opgenomen, waarbinnen zich 12.600 woningen bevinden die, indien de in de PKB beschreven omzettingsprocedure is gevolgd, door het vliegverkeer volledig mag worden benut;

overwegende voorts, dat de in de voorontwerp-aanwijzing opgenomen gereserveerde 35 Ke-geluidszone is gebaseerd op een andere spreiding van het vliegverkeer, waardoor deze zone afwijkt van de gereserveerde geluidszone opgenomen in PKB deel III en zich daarbinnen nog 10.900 woningen bevinden;

van oordeel, dat het gelet op het aantal woningen dat zich nog binnen in de voorontwerp-aanwijzing opgenomen gereserveerde geluidszone bevindt, niet wenselijk is een omzettingsprocedure te volgen als beschreven in PKB deel III;

verzoekt de regering de PKB en de daarbij behorende toelichting in die zin te wijzigen dat daarin nog slechts

een indicatieve geluidszone, gebaseerd op de in de voorontwerp-aanwijzing opgenomen gereserveerde geluidszone, is opgenomen waarbuiten de geluidsbelasting door vliegtuigen de grenswaarde van 35 Ke niet mag overschrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Rooy. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (23552).

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik ben zeer verheugd, dat de minister van Economische Zaken in beginsel een positieve grondhouding heeft getoond om een deel van de aandelen van Schiphol op de markt te brengen. Ik deel volledig zijn visie dat je dat op een opportuun moment moet doen. Ik kan mij voorstellen dat, als Schiphol de mogelijkheid krijgt om fors te kunnen uitbreiden en een goed perspectief heeft, dit kan bijdragen aan een goed moment om een deel van het aandelenpakket op de markt te brengen. Ik ben het met de minister eens, dat de koninklijke weg voor de opbrengsten van een dergelijke "privatisering" via het FES loopt. Gelet op de enorme behoefte aan infrastructuur, de economische groei en de concurrentie zullen aanvullende financiële middelen voor de infrastructuur een heel juiste bestemming kunnen vinden. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat Schiphol zich ontwikkelt tot een internationale luchthavenonderneming;

overwegende, dat de ontwikkeling van de internationale commerciële kernactiviteiten van Schiphol bevordert wordt indien de aandelen van Schiphol niet voor 100% in overheidshanden zijn;

overwegende, dat er geen dwingende politieke redenen zijn die vereisen dat de aandelen van de NVLS voor 100% in overheidshanden zijn;

van oordeel, dat gedeeltelijke privatisering van de aandelen NVLS, in de zin van een deel van het aandelenpakket op de markt brengen, gewenst is;

verzoekt de regering de opportuniteit om een deel van de aandelen Schiphol op de markt te brengen waarbij de overheid een meerderheidsdeelname in de NVLS behoudt, te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Rooy. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (23552).

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat heeft, ondanks de dreigende gigantische mobiliteitsproblematiek rond Schiphol, nogal luchthartig gereageerd op ideeën, voorstellen en suggesties om de infrastructuur met name voor het openbaar vervoer versneld uit te voeren. Goed, het kerntraject van de zuidtangent kan dan voor 1999 worden aangelegd. Maar als wij zien welke problematiek op Schiphol afkomt, dan moet het hele zuidtangenttraject voor 2000 worden gerealiseerd. Dat is niet zozeer een kwestie van procedures; het is vooral een kwestie van willen. Ook als het om de HSL gaat heeft de minister mij er niet van kunnen overtuigen dat een openknippen van de PKB niet zou kunnen bijdragen aan het voorkomen van forse vertraging. Daarom dien ik op dit punt de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet ernaar streeft in het jaar 2003 de HSL-zuid in gebruik te nemen;

overwegende, dat het overleg met de Belgische regering en de Vlaamse deelregering leidt tot een substantiële vertraging in het voorziene PKB-traject;

van oordeel, dat door deze vertraging het streefjaar 2003 onder druk

komt te staan;

van oordeel, dat een voortvarende aanpak geboden is, hetgeen bereikt kan worden door de PKB HSL-zuid te splitsen in een PKB voor het traject Amsterdam-Rotterdam en de tweede PKB voor het traject tot aan de Belgische grens;

verzoekt de regering de opsplitsing van de PKB HSL-zuid in twee PKB's te bewerkstelligen en met spoed de PKB deel III voor het traject Amsterdam-Rotterdam uit te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Rooy. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (23552).

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De minister toonde ten opzichte van Aalsmeer ook een weinig betrokken opstelling, zeker als het gaat om de belangrijke, weliswaar provinciale, weg N201, een van de drukste provinciale wegen in het land. Die weg heeft een bovenprovinciaal belang vanwege de functie van aanvoerroute voor de bloemenveiling Aalsmeer. Op dit punt dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelet op het strategisch belang van de bloemenveiling Aalsmeer als wereldhandelscentrum voor bloemen en planten voor de Nederlandse economie;

overwegende, dat de N201 als zeer belangrijke ontsluitingsroute van Schiphol, bedrijven en kantorenlocaties en met name van het bloemenhandelscentrum in Aalsmeer, van bovenprovinciale betekenis is;

overwegende, dat de N201 nu reeds volstrekt dichtslibt en omlegging derhalve urgent is;

verzoekt de regering in overleg te treden met de betreffende provinciale en lokale overheden om tot een gezamenlijke oplossing te komen

(zodanig dat de omlegging gereali-
seerd kan zijn op het moment dat de
vijfde baan gereed is),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is
voorgesteld door het lid Van Rooy.
Naar mij blijkt, wordt zij voldoende
ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (23552).

Mevrouw Van Rooy (CDA):
Voorzitter! Pratende over Aalsmeer
heeft minister De Boer gezegd dat de
nieuwe vrijwaringscontour, zoals
deze er volgens de meest recente
tekeningen uitziet, toch enig soelaas
biedt voor woningbouw in het
centrum van Aalsmeer. Betekent dat
nu, dat er in de lege gebieden van
Aalsmeer, waar woningen gesaneerd
zijn of om andere redenen verdwe-
nen zijn, volledige herbouw van
woningen kan plaatsvinden? Dat zou
ik graag van de minister horen,
omdat mijn fractie vindt dat die
uitzondering gemaakt moet kunnen
worden.

Voorzitter! Dat brengt mij bij een
aantal afsluitende opmerkingen. Het
kabinet heeft de PKB gebaseerd op
de dubbeldoelstelling met kracht
verdedigd, omdat het een optimaal
evenwicht is tussen beide doelstellin-
gen. Maar als ik kijk naar de
opstelling van de regeringsfracties
kan ik, om het in Schiphol-termen te
zeggen, daar weinig convergerende
posities in aantreffen. De VVD steunt
het kabinet, maar als ik kijk naar D66
en met name naar de PvdA dan kan
ik niet anders dan constateren dan
dat het een buitengewoon verdeeld
huis is. Dat zal wel weer dualisme
heten, maar het doet niets af aan het
feit dat van enige cohesie tussen de
regeringspartijen weer geen sprake
is en het kabinet er klaarblijkelijk niet
in geslaagd is om twee regeringspar-
tijten op een aantal wezenlijke punten
te overtuigen. Bovendien merk ik aan
het adres van de heer Van Gijzel op
dat ik het werkelijk onbegrijpelijk
vind dat bij deze belangrijke
behandeling van de PKB wij nog
steeds geen duidelijk beeld hebben
waar hij nu staat als het gaat om de
vijfde baan. Als dat de duidelijkheid
is die hij aan zijn kiezers wil
verstrekken, dan weet ik niet of dat
de manier is om gerustheid te
creëren bij de mensen in de regio
Schiphol en of die duidelijkheid
buiten die regio geapprecieerd is.
Maar het is natuurlijk niet in mijn

belang om die duidelijkheid te
bevorderen.

De heer **Van Gijzel (PvdA):** Ik denk
dat de kiezers in die regio, ook uw
kiezers, zelf meer belang hebben bij
de zekerheid te weten dat er een slot
op Schiphol komt dan bij de
zekerheid of er een vijfde G- of een
vijfde P-baan komt. Die zekerheid wil
ik die mensen geven en dat doet u
niet.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Die
mensen willen duidelijkheid en zij
willen zekerheid met het oog op de
toekomst, ook als het gaat om
werkgelegenheid. De opstelling van
de PvdA leidt ertoe dat er ten minste
drie enorme bressen geslagen
worden in de mainportdoelstelling.
Niet voor niets heeft het kabinet in
de PKB geschreven dat het een
optimaal evenwicht is. Dat evenwicht
is verdwenen als je aan één van
beide doelstellingen, hetzij de
mainportdoelstelling, gaat tornen. En
de heer Van Gijzel tornt op een zeer
substantiële wijze aan de mainport-
doelstelling. De 40 miljoen moet als
een besluit van wezenlijk belang
weergegeven worden, ook al kan hij
niet precies uitleggen wat dit nu voor
betekenis heeft. Wat gebeurt er
bijvoorbeeld als de vracht-
ontwikkeling tegenvalt, als deze maar
2 miljoen ton is in 2015? Mogen de
40 miljoen dan niet met een half
miljoen passagiers worden over-
schreden? Dat is allemaal zeer
onduidelijk. Dat zal het vertrouwen in
het vestigingsklimaat niet versterken.

Hetzelfde geldt voor de absolute
beperking van de 10.000 geluidsge-
hinderden binnen de 35 KE-contour.
De minister van Verkeer en Water-
staat heeft volgens mij niet voor
niets naar voren gebracht dat de
gereserveerde 10.900-zone een
wezenlijk onderdeel is van de
mainportdoelstelling, omdat –
volgens mij zei mevrouw Van 't Riet
het zo – de capaciteit bij 10.000
wordt beperkt tot 27 of 28 miljoen
passagiers. Dat komt in de verste
verte niet tegemoet aan de mainport-
doelstelling.

De heer **Van Gijzel (PvdA):** Hoe
komt mevrouw Van Rooy daar nu
toch bij? Ik meen dat zij zich 10
miljoen vergist.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Het is in
ieder geval duidelijk dat de heer Van

Gijzel de grens van 38 miljoen niet
zal halen.

De heer **Van Gijzel (PvdA):** Dat is
helemaal niet duidelijk. Dat heb ik
juist geprobeerd te betogen door op
eventuele aanvullende maatregelen
in te gaan. Maar het is toch wel een
beetje slordig, zeker als je iemand
anders citeert, om het verwijt te
maken dat de mainportdoelstelling
niet wordt gehaald en vervolgens
een cijfer te noemen dat 10 miljoen
te laag is.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Het gaat
erom dat Schiphol kan uitgroeien tot
een mainport. Waarom is dat
belangrijk? Het bedrijfsleven moet
een perspectief hebben om daarop
zijn investeringsplannen te kunnen
richten. Als die zekerheid er nu niet
is, zullen die investeringsplannen, en
daarmee de werkgelegenheid, dus
ook minder zeker zijn.

Ten slotte ga ik in op het
nachtregime. Dat dit tot 7.00 uur
wordt doorgetrokken, vind ik nog het
meest onbegrijpelijke. Er wordt
immers gezegd dat minder vanuit
Europa moet worden gevlogen. Maar
Schiphol moet wel tot een mainport
uitgroeien. Dat betekent automatisch
dat er dan meer intercontinentaal
gevlogen zal moeten worden. Het
zijn nu juist de intercontinentale
vluchten, hetzij uit het Verre Oosten,
hetzij uit de Verenigde Staten, die zo
vroeg aankomen. Ik zie dat de heer
Van Gijzel nu nee schudt, maar het is
wel zo. Die vliegtuigen vertrekken
daar vooral 's avonds en komen hier
allemaal vroeg in de ochtend aan.
Dan kan de heer Van Gijzel wel
zeggen dat het niet zo is, maar hij
mag van mij de timetables erop
naslaan.

De heer **Van Gijzel (PvdA):** Dat doe
ik ook wel. Een belangrijk deel van
de vliegtuigen die 's ochtends
aankomen, is juist Europees, zeker
bij het huidige blokkensysteem van
Schiphol. De vliegtuigen die
vertrekken, zijn in de zomermaanden
– en dat geldt zeker voor de
belasting waar de minister het over
heeft, stel dat je er in economisch
opzicht niet meer uit zou kunnen
komen – in belangrijke mate de
charters. Ik geef toe dat er ook
bestemmingen zoals Gran Canaria
zijn. Dat is buiten dit continent. Maar
het meeste valt binnen Europa.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Ik ben

het absoluut oneens met de heer Van Gijzel; hij bagatelliseert de intercontinentale vluchten. Ik denk hierbij juist aan het toenemende aantal non-stopvluchten. Overigens is dat voor de emissie beter, want dan wordt snel en rechtstreeks gevlogen. Die non-stopvluchten kunnen niet anders dan hier vroeg aankomen. Hetzelfde geldt voor alle vluchten uit Amerika. Die vliegtuigen vertrekken aan het eind van de middag en met een beetje wind in de rug, komen zij hier voor 7.00 uur binnen.

De heer **Poppe** (SP): Ik verzoek mevrouw Van Rooy om even naar Amerika te bellen om te vragen of ze daar een uurtje later vertrekken. Dan komen ze een uurtje later aan.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik meen dat dit precies de aanpak is die past binnen het bedrijfsleven. Daar zal men vliegen als er behoefte aan is en geen rekening houden met het moment waarop Schiphol sluit. Dan vliegt men gewoon naar een andere luchthaven in Europa.

Voorzitter! De gemakkelijke, bagatelliserende manier waarop hier over charters wordt gesproken, begrijp ik werkelijk niet. Dan moeten zij maar twee slagen maken in plaats van drie slagen. Wordt wel begrepen welke investeringen een luchtvaartmaatschappij doet om ervoor te zorgen dat het vliegtuig modern is? Gelukkig vliegen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarmee. Dat is beter voor het milieu. Die investeringen moeten natuurlijk geld opbrengen. Dat vergt een optimale benuttingsgraad. Met twee slagen per dag – en dat zal het geval zijn als 's ochtends tussen 6.00 en 7.00 uur niet meer vertrokken mag worden – wordt de rentabiliteit van zowel Transavia als Martinair substantieel aangetast. En daarmee wordt ook de werkgelegenheid aangetast.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de regering voor de antwoorden. Het hoofdpunt van het debat van vandaag was de vraag of wij wel of niet zullen overgaan tot een uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan en, zo ja, welke dan: 5P of 5G. In de richting van mevrouw Van Rooy merk ik op dat dit inderdaad niet allemaal van tevoren in het Torentje was afgeconcludeerd. Ik vind dat helemaal niet erg. Hier is een open discussie gevoerd waarbij

argumenten gewisseld kunnen worden. Dat is een wat andere cultuur, maar nu gaat de discussie tenminste ook nog ergens over.

De uitslag van hetgeen tot nog toe is gebeurd, is dat het kabinet brede steun heeft gekregen voor zijn uitbreidingsplannen. Er is een grote meerderheid die 5P steunt, zo ziet het er nu althans naar uit. Dat is tenslotte het voorstel van het kabinet. Bij zo'n moeilijk onderwerp is een felicitatie daarvoor op haar plaats.

Ik wil de inzet van de verschillende partijen analyseren. Na de tweede termijn van de heer Van Gijzel hoop ik dat hij uiteindelijk toch akkoord gaat met het voorstel. Ik begin nu toch weer een beetje te twijfelen, wat de PvdA in het begin overigens ook deed door steeds weer nieuwe onderzoeken te vragen. Ik had vanochtend de indruk dat hij, nadat hij 5G eigenlijk de beste had gevonden, uiteindelijk toch akkoord ging met 5P. Ik had het ook voor mezelf genoteerd: op het moment suprême is de PvdA dan toch weer terug bij paars. Maar ik moet zeggen dat ik na de tweede termijn van de heer Van Gijzel weer een beetje ben gaan twijfelen. Om zijn woorden uit eerste termijn te citeren: wie loopt er nu eigenlijk met een dubbele agenda rond?

D66 heeft in ieder geval een duidelijke keuze gemaakt. De VVD heeft dat ook gedaan. Als het niet anders wordt dan in eerste termijn is afgeconcludeerd, dan denk ik dat de coalitie in brede zin het kabinet althans op de hoofdbeslissing steunt. Het doet mij deugd dat ook de grootste oppositiepartij dat doet. Zelfs GroenLinks heb ik af en toe horen zeggen, dat men toch ook weer niet helemaal afkerig was van die vijfde baan, als het dan maar 5G was, hoewel men liever helemaal niets wilde.

Voorzitter! Ik denk dat zo'n draagvlak prima is voor zo'n moeilijk beslispunt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Sommige dingen zijn voor de geschiedenis heel belangrijk. Ik kan het in één zin zeggen. Wij zeggen dat Schiphol groot genoeg is, maar wij vinden 5G wel beter dan de keuze die het kabinet gemaakt heeft.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Oké, maar u werpt het dus ook niet

helemaal weg. Uw inzet is echter duidelijk.

Voorzitter! Dat laat overigens onverlet dat er op onderdelen nog wel degelijk verschillende opvattingen bestaan tussen de partijen. Over de hoofdrichting van de ontwikkeling op Schiphol bestaat echter overeenstemming. Dat is de pure winst van dit debat. Als ik het een beetje kort door de bocht samenvat, is de discussie nu in hoofdlijnen teruggebracht tot een drietal onderwerpen. Ten eerste, laten wij wel of niet een uur langer het wettelijke nachtregime voortduren dan wel volgen wij het vroege ochtendregime van de regering? Ten tweede, stellen wij het aantal geluidsgehinderde woningen op 10.000 of 10.900? Ten derde, leggen wij de ongeveer 40 miljoen passagiersbewegingen al dan niet keihard vast? Met die hoofdpunten kan de discussie over Schiphol worden samengevat.

Wat is de inzet van de VVD op die drie punten? Ik begin met de maximale belasting van het milieu. Ik heb in eerste termijn gezegd dat het goed zou zijn als ook de Kamer een grens zou aangeven voor de maximale milieubelasting, omdat geen ongebreidelde doorgroei van Schiphol meer moet plaatsvinden. Ik vond en ik vind daarbij de benadering van de heer Van Gijzel met betrekking tot het maximum van rond de 40 miljoen passagiersbewegingen niet de goede benadering, omdat zij over de middelen gaat, terwijl de VVD van mening is dat je beter de doelstelling kunt vastleggen. Dat is beter en efficiënter. Op die manier heb je ook duidelijker aangegeven waar je voor staat. Ter verduidelijking dien ik op dat punt een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het gewenst is om een grens te stellen aan het aantal woningen dat ernstig geluidgehinderd mag zijn na de realisatie van de vijfde baan op Schiphol;

spreekt uit dat dit aantal moet worden gesteld op het aantal dat wordt bepaald bij de definitieve aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet, zijnde in de ontwerp-aanwijzing

het aantal van 10.900,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de heer Te Veldhuis. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (23552).

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het getal van 10.900 is het getal dat oorspronkelijk 12.600 luidde, maar dat door geactualiseerde berekeningen op dit nieuwe cijfer is uitgekomen. Ik heb dit mede willen vastleggen op grond van het antwoord van de regering in eerste termijn, waar het gaat om de handhaving van de mainportdoelstelling en dat het daarbij nodig zou kunnen zijn om op het cijfer van 10.900 te gaan zitten. Maar goed, dat getal is voor ons dan ook een harde grens.

Ik heb een amenderende motie aangekondigd. Die dien ik nu ook in. Die motie komt erop neer dat wij, waar wij praten over een mogelijke omzetting van 10.000 woningen naar 10.900 woningen in plaats van 12.600 woningen, een vereenvoudigde procedure moeten toepassen. Alle argumenten daarover zijn inmiddels gewisseld, ook in de inspraak over de ontwerp-aanwijzingen. Wij vinden een zware PKB-procedure voor een 9% overschrijding eerlijk gezegd te omslachtig en overbodig.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

de ondergetekende stelt de volgende amenderende motie voor:

op pagina 10 wordt regel 23 tot en met 27 als volgt gewijzigd: "Pas na beoordeling door de Tweede Kamer kan een besluit tot omzetting van de geluidszone (10.000 woningen) voor het vijfbanenstelsel naar de gereserveerde zone plaats vinden.";

op pagina 20 worden regel 12 en 13 als volgt gewijzigd: "... zal hiervoor, na beoordeling van de Tweede Kamer, een besluit plaats vinden.";

op pagina 20 worden regel 4 en 5 als volgt gewijzigd: "... die maximaal 10.900 woningen op basis van het

woningbestand 1990 omvat, waarbij 10.900 correspondeert met de Ontwerp-Aanwijzing Luchtvaart d.d. 23 februari 1995",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Te Veldhuis. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (23552).

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Tot slot heb ik een opmerking over de nachtnormering. In de eerste termijn heb ik al gezegd dat wij van de luchtvaart de mededeling hebben gekregen dat een verlenging van het nachtregime tot 7.00 uur desastreus zou zijn, gelet op de "hub and spokes"-gedachte en gelet op de drie slagen die de chartermaatschappijen moeten maken. Ook zal het buitenland niet altijd rekening houden met de klok van Nederland. Het is nu eenmaal niet anders.

Ik heb niet voldoende antwoord gekregen op de vraag of het voor het milieu niet slechter zou kunnen worden, met name voor de congestie in de lucht, door het 's morgens allemaal bovenop elkaar vertrekken en het 's avonds nog net voor 23.00 uur binnenkomen. Dat geeft ons aanleiding om het kabinet te volgen op het punt van het vroege-ochtendregime en niet het amendement van PvdA en D66 te volgen om de nachtnormering te verlengen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Te Veldhuis sprak aardig over de pluriformiteit in de coalitie en "ieder zijn eigen geluid". Stel dat de moties van zijn collega-partijen in de coalitie over de nachtnorm, de 40 miljoen en over de 10.000-woninggrens aanvaard worden. Is hij dan nog zo gelukkig met het dualisme? Is hij van oordeel dat dan de mainportdoelstelling nog wel te realiseren is?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat hangt er mede vanaf hoe er gestemd gaat worden over de amenderende motie die ik zelf heb ingebracht.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Die moties kunnen niet tegelijkertijd aanvaard worden?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik begrijp van de heer Van Gijzel, ook na de toelichting op mijn vraag, dat de achtergrondgedachte bij ons

beiden gelijk is, namelijk dat je Schiphol niet meer ongebreideld kunt laten groeien en dat er dus een grens gesteld moet worden. Er is echter sprake van een genuanceerde benadering over hoe je dat precies vorm zou moeten geven. Als ik Schiphol mag vergelijken met een huis, wil de heer Van Gijzel op elke deur en elk raam een slot hebben, terwijl het bij mij voldoende is als op de voordeur en achterdeur een slot zit. Ik wacht af hoe wij er uiteindelijk met de stemming uit zullen komen. Ik sluit echter helemaal niet uit dat de 10.900 die ik heb voorgelegd, haalbaar is. Als het naast elkaar wordt gelegd, moet het toch gek gaan als wij niet uiteindelijk in dezelfde richting uitkomen? De amenderende motie die door de heer Van Gijzel is ingediend, steun ik dus niet. Ik vind de motie niet flexibel genoeg en ook niet genoeg "to the point" voor het doel dat wij willen bereiken, namelijk 10.900 geluidsbelaste woningen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U beantwoordt mijn vraag niet. Als de drie moties aanvaard worden, denkt u dan dat de mainportdoelstelling nog haalbaar is?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): As, as: as is verbrande turf! Wij wachten af of de moties aangenomen worden. Ik vind dat je in een eerlijke en open discussie met elkaar op onderdelen best van mening mag verschillen, als de hoofdlijn maar doorgang vindt. Die gaat ook absoluut door. Ik doel dan op uitbreiding met een vijfde baan onder milieucondities. Daar denken wij met zijn allen gelijk over. Dan mag je in een openbaar debat in het parlement, de volksvertegenwoordiging, best op onderdelen van mening verschillen en dat uitdiscussiëren in plaats van het ergens in een achterkamertje met elkaar bedisselen en het in de Kamer verder niet meer uitpraten. Die ervaring moet u ook hebben, mevrouw Van Rooy. Ik was er niet erg gelukkig mee en ik heb er geen goede ervaringen mee. Ik vind dit een stuk prettiger!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik wil mij beperken tot twee punten waarover in eerste termijn geen duidelijkheid is gekomen. Het eerste punt betreft de financiële inpasbaarheid van de voorliggende PKB. Het totaalbedrag aan niet gedekte investeringen bedraagt 7 mld. Dat

vinden wij aanzienlijk, te meer daar het hier niet gaat en ook niet behoort te gaan over infrastructuurprojecten die slechts op papier planologisch worden voorbereid. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft aan dat de projecten in deze PKB absolute prioriteit krijgen. Dan herhaal ik mijn vraag hoe de financieel nog niet afgedekte projecten zich verhouden tot het MIT en of wij in de loop van deze kabinetsperiode – en dat moet te overzien zijn – in een situatie terecht kunnen komen waarin inpassing ten koste gaat van andere projecten die wij volgens het huidige MIT ook prioriteit hebben gegeven. Mevrouw Van Rooy heeft voor een dergelijke situatie een plan op tafel gelegd. Heeft het kabinet ook een scenario achter de hand of denkt het dat het helemaal niet nodig is en dat de financiële middelen voldoende zijn om die inpassing te garanderen?

Voorzitter! Ik kom te spreken over de woningbouwontwikkeling rond de luchthaven. Als ik naar de minister van VROM luister, dan zal er tussen de 20 en 30 Ke weinig worden gebouwd. Ik heb al in eerste termijn aangegeven dat de VVD hier zeer terughoudend wil zijn. Daarover bestaat ook geen verschil van mening. Er zijn echter vele plannen gemaakt. Ik verwijs naar de brief, die de minister de commissie voor VROM heeft doen toekomen. Dat betekent dat vele van die plannen niet door kunnen gaan. Hoe wordt dan omgegaan met de plannen die nu nog allemaal aangehouden zijn?

Voorzitter! Ten slotte kom ik over de kwestie-Aalsmeer te spreken. De minister van VROM wil niet over een probleemsituatie spreken. Ik heb daarover zeer zorgelijke berichten gehoord. Door een strakke regie van de voorzitter kon ik daarover in eerste termijn geen interruptiedebat voeren. Ik heb thans geen spreektijd meer om over dit punt uit te weiden. Daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering kiest voor een vrijwaringszone rond de Mainport Schiphol ten behoeve van de toekomstige kwaliteit van het woon- en leefmilieu;

van mening, dat het enerzijds gewenst is om geen nieuwe woongebieden in het vrijwaringsgebied tot ontwikkeling te brengen, maar anderzijds wel mogelijkheden te laten bestaan tot opvulling van open gaten, vervangende nieuwbouw, bedrijfswoningen en functiewijziging, indien de leefbaarheid van bestaande kernen in deze zone hiermee verbeterd wordt;

dringt er bij de regering op aan deze benadering tot inzet van beleid te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (23552).

Ik denk, dat dit de eerste motie is, die wordt ingediend omdat er te weinig tijd door de voorzitter is gegeven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik zal mij beperken tot het indienen van moties, omdat ik anders in de tijdsklem kom te zitten.

Ik begin met de kern van mijn betoog, namelijk de 10.000 geluidsgehinderde woningen en de omzettingsprocedure. Ik dien op dit punt een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat met deze PKB Schiphol en Omgeving de grenzen aan de groei van Schiphol zijn vastgelegd;

van oordeel, dat de 10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone een harde grens voor de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol moeten zijn;

van oordeel, dat de uitbreiding naar een geluidszone die maximaal 12.600 woningen omvat, ongewenst is;

verzoekt de regering de PKB zodanig aan te passen, dat de gereserveerde geluidszone en de daarbij horende omzettingsprocedure in zijn geheel uit de PKB worden verwijderd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is ingediend door de leden Van 't Riet, Van Gijssel en Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (23552).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De volgende motie gaat over de handhaving en de mogelijkheid van een boetesysteem.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om op te treden bij afwijking door vliegtuigen van de verplichte of aangegeven in- en uitvliegroutes;

verzoekt de minister de Luchtvaartwet zodanig te wijzigen, dat:

- eenvoudige boetes kunnen worden opgelegd aan de overtreders, te weten de luchtvaartmaatschappij of de gezagvoerder;
- de naleving van aan de LVB gegeven instructies kan worden afgedwongen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (23552).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De volgende motie gaat over de heffingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de luchtvaart bijdraagt aan CO₂-emissies, klimaatverandering, verzuring en energieschaarste;

verzoekt de regering een beleid te ontwikkelen waarmee de luchtverontreiniging door de luchtvaart teruggedrongen wordt en daarin onder meer de volgende maatregelen

len op te nemen:
- het initiatief om op Europees en mondiaal niveau te komen tot het heffen van accijns op kerosine;
- het initiatief om op Europees en mondiaal niveau te komen tot het heffen van BTW op tickets;
- stimulering van onderzoek naar de ontwikkeling van motoren met minder emissies;
- verbod op hoofdstuk-2-vliegtuigen;
- verhoging van de kerosineprijs in Nederland tot gemiddeld Europees niveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (23552).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De volgende motie gaat over het slepen van toestellen. Ik vind het jammer dat de minister daarover geen antwoord heeft gegeven. Misschien kan zij dat in tweede instantie doen. Ik dien alvast een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat taxi-afstanden bij een met een vijfde baan uitgebreid Schiphol 13,5 kilometer zullen bedragen;

overwegende, dat taxiën een grote bijdrage levert aan luchtverontreiniging en stank;

verzoekt de minister te onderzoeken of per 2003 het taxiën van en naar de vijfde baan vervangen kan worden door een goed en snel slaapsysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (23552).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De minister is vrij uitgebreid op de integrale visie die volgend jaar in de Kamer aan de orde zal zijn. Ik heb een motie voor mij liggen, maar die hoeft ik niet in te

dienen als de minister in haar tweede termijn nog even duidelijk wil antwoorden.

In het dictum van mijn ontwerp-motie staat, dat in de integrale visie opgenomen worden de consequenties van het slot op verdere groei van Schiphol voor de luchtvaart in Nederland, de consequenties voor andere locaties, hetzij binnen of hetzij buiten Nederland en een duidelijke opinie over de groei van de luchtvaart zowel in binnen- als buitenland. Als de minister daarop voldoende reageert, hoeft ik de motie niet in te dienen.

De **voorzitter**: U dient nu dus geen motie in, maar stelt een vraag aan de minister.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Inderdaad. Het is een vraag aan de minister. Misschien komt dit onderwerp terug bij de plenaire behandeling, maar ik denk dat dit niet nodig hoeft te zijn.

Ik meen dat voldoende is aangegeven, dat mijn fractie hecht aan een wettelijke regeling voor de nachtnorm. Dat geeft de meeste duidelijkheid, ook voor de omwonenden. Zo'n regeling is ook het best te handhaven. Wij moeten niet werken op basis van afspraken, maar van wettelijke regelingen. Juist op dit punt is dat van belang. Wat de capaciteit betreft zijn de meningen verdeeld, maar wij denken dat het mogelijk is binnen de capaciteit die er is.

Wat het tweede areaal betreft, heb ik in eerste instantie aangegeven dat wij eraan hechten dat dit tweede areaal er gewoon niet komt. Daarom willen wij het in zijn totaliteit uit de PKB. De heer Van Gijzel heeft met ons daarom een motie ingediend. Ook in de tekeningen en plaatjes moet verwerkt worden dat er geen ruimte voor wordt gereserveerd.

D66 wil akkoord gaan met de uitbreiding van Schiphol, mits voldaan wordt aan de milieucriteria die wij hebben geformuleerd. Dat betekent, dat er grenzen aan de groei zijn en dat het slot op Schiphol nu aangegeven moet worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Van 't Riet heeft een motie ingediend om 10.000 als absolute grens te gaan hanteren. Betekent dit dat zij het wetsvoorstel gereserveerde geluidszones ingetrokken c.q. niet aanvaard wil zien? Dat betekent

ook iets voor de isolatie. Als zij 10.000 als absolute grens wil hanteren en 10.900 of 12.600 uit de PKB verwijderd wil zien, zitten wij met een probleem. Betekent het dat het wetsvoorstel wat haar betreft gewoon weg moet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar komt het op neer. Als je geen omzetting doet, hoeft je geen zone te reserveren. Dan komt het er niet bij.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar waarom is dat een probleem?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vooralsnog is het de bedoeling dat er geïsoleerd wordt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat snap ik, maar dat gebeurt toch gewoon op basis van de wettelijke voorschriften? Dat gebeurt toch gewoon binnen de 35 Ke-zone of de 40 Ke-zone? Hetzelfde probleem doet zich dan bovendien voor bij het voorstel van de heer Te Veldhuis. Die haalt de 12.600 eruit en wil een keer 10.900.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: 10.900 is in de aanwijzingsprocedure meegenomen als de definitieve zone. Als u die terug wilt brengen naar 10.000 betekent dit per saldo dat de 10.900-grens nergens meer te vinden is en er op die basis niet geïsoleerd kan worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is ook niet nodig, want je hebt 10.000.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, het is mij helder.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In dit debat is voor de fractie van GroenLinks duidelijk geworden dat de mainportdoelstelling en de milieugrenzen absoluut ongelijkwaardige grootheden zijn. Het meest duidelijk werd dat toen de minister van Verkeer en Waterstaat onomwonden zei dat de grens van 10.000 woningen die bij de presentatie van de PKB als een zware milieugrens naar voren werd gebracht, niet te vereenzelvigen is met de mainportdoelstelling en derhalve zal gaan sneuvelen. Een ander voorbeeld is de nachtnorm. Er wordt werkelijk geen millimeter afgeweken van de mainportdoelstelling, zelfs niet als het voor de mensen om zo'n cruciaal thema gaat. Ik vind dat sprekend. Dat is niet

gelijkwaardig, maar ongelijkwaardig. Mijn fractie wil daar op twee manieren iets aan doen. Allereerst via het versterken van de milieugrenzen in de PKB. Zij heeft daarvoor de volgende soort amenderende motie opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat het gewenst is de milieugrenzen volledig te kwantificeren, en als besluit van wezenlijk belang in de PKB op te nemen;

verzoekt het kabinet zulks te doen voor:

- een 35 Ke-zonecontour met maximaal 10.000 woningen;
- een daarop gebaseerde 20 Ke-geluidscontour;
- een nachtzonecontour van 20 dB(A) behorende bij de nachtzone;
- de immissieconcentraties van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (stand still 1990);
- het groepsrisico (stand still 1990);

en tevens op al deze onderdelen voor adequate handhaving zorg te dragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 32 (23552).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het is duidelijk geworden dat de Kamer in meerderheid kiest voor de uitbreiding. Dan gaat het wat ons betreft om de minst slechte variant in die uitbreiding. Dat betekent wat ons betreft ook een fysiek slot. Wij willen dat door middel van een amenderende motie vastleggen. De motie gaat dus over de aanleg van een vijfde gedraaide parallelle baan. Neemt u mij niet kwalijk, ik ga iets te snel: de motie gaat over de aanleg van de vijfde gedraaide baan en over het daartoe wijzigen van de PKB.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat zowel 5P als 5G voldoet aan de mainportcriteria;

overwegende, dat beide baanvarianten vergelijkbaar zijn als het gaat om de directe milieu-effecten;

van mening, dat 5G vooral vanwege zijn ruimtelijke en fysieke voordelen betere waarborgen biedt voor het realiseren van de dubbeldoelstelling, ook na 2015;

verzoekt de regering te besluiten tot aanleg van een vijfde gedraaide baan en daartoe de PKB aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (23552).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Deze motie ging dus over de vijfde gedraaide baan, als minst slechte variant in de uitbreiding. Ik moet overigens nog zien dat de Partij van de Arbeid tegen deze motie stemt. De motie is ook volstrekt in overeenstemming met de laatste zin die mevrouw Van 't Riet uitsprak.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U begrijpt dat wij wel kunnen instemmen met de vijfde gedraaide parallelle baan!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik mij een keer verspreken in een debat dat een uur of elf duurt? U weet precies wat ik bedoel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het was maar een grapje.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik reken desalniettemin nog steeds op uw steun, want anders was uw inzet ook een grapje.

Ten slotte dien ik nog een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de luchtvaart (nog) geen onderdeel uitmaakt van het

mondiale klimaatverdrag;

van mening, dat zulks wenselijk is opdat daarmee ook deze sector aangesproken kan worden op de noodzakelijke reductie van onder andere de uitstoot van CO₂;

verzoekt het kabinet zich maximaal in te spannen om ook de luchtvaart onder het klimaatverdrag te laten vallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (23552).

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun reactie. Mijn fractie heeft in dit debat een aantal fundamentele vragen gesteld. Ik moet zeggen dat onze twijfels niet geheel zijn weggenomen door de beantwoording. Een van de punten waarover voor onze fractie nog onvoldoende helderheid bestaat, is de afweging tussen de varianten 5P en 5G. Daarover is zojuist een motie ingediend. Wij zullen ons uiteraard over die motie beraden.

Voor mijn fractie is een kernpunt hoe het op langere termijn gaat. Wij staan niet alleen vandaag voor beslissingen – dat zijn uiterst ingrijpende beslissingen – omdat ik denk dat wij op vrij korte termijn komen te staan voor beslissingen die voor de ruimtelijke inrichting van ons land van nog fundamentele betekenis kunnen zijn. Voor mijn fractie is de winst van dit debat dat een grote meerderheid in deze Kamer in ieder geval van mening is dat Schiphol na deze uitbreiding niet verder moet groeien. De meningen zijn nog niet geheel gelijklopend over de manier waarop dat bereikt wordt. Op dat punt liggen ook verschillende moties ter tafel. Ik zal de verleiding weerstaan om er nog een aan toe te voegen. Er wordt nog wel een uitspraak voorgelegd waarin gezegd wordt dat dit de laatste uitbreiding is.

Een tweede kernpunt voor mij is de toezegging – daar ben ik de minister erkentelijk voor – dat er op zo kort mogelijke termijn een integrale visie komt op de toekomstige luchthaveninfrastructuur in Nederland. Voor onze fractie behoort

in ieder geval duidelijk de aanleg van een nieuwe luchthaven op een andere locatie tot de te onderzoeken opties. De minister heeft dat niet weersproken. Dat is in ieder geval een stukje winst in dit debat.

Onze eindafweging moeten wij uiteraard maken in het licht van het lot van de verschillende amendende moties. Dat komt nader in het plenaire debat aan de orde.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ook mijnerzijds dank voor de beantwoording. Het is duidelijk geworden dat voor de hoofddoelstelling van het voorstel een breed draagvlak in de Kamer aanwezig is, zij het dat er op een aantal belangrijke punten nog aan de randvoorwaarden geschaafd zal worden en dat lijkt mij ook een goede zaak. Ik wil daar zelf een kleine bijdrage aan leveren door op twee punten amenderende moties voor te leggen die onder dezelfde noemer vallen.

De eerste heeft betrekking op initiatieven van de zijde van de Nederlandse regering tot het terugdringen van de mondiale luchtverontreiniging. Zij lijkt op een van de moties van mevrouw Van 't Riet, maar ik wil voorstellen om het in de PKB-tekst zelf op te nemen en dus niet met een motie te volstaan. Ik geef ook geen limitatieve opsomming zoals dit in haar motie het geval is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het kader van het streven naar een duurzame ontwikkeling gekozen is voor een beheerste, gerichte groei van de luchthaven Schiphol tot mainport;

van mening, dat een beheerste, gerichte groei van de luchthaven Schiphol mede tot uitdrukking dient te komen in een beleid dat gericht is op het terugdringen van de mondiale luchtverontreiniging door middel van het vliegverkeer;

van oordeel, dat de mondiale luchtverontreiniging ook de Nederlandse overheid ertoe moet brengen te zoeken naar instrumenten in internationaal verband om de groei van het luchtverkeer binnen

duurzame milieunormen op te vangen en terug te dringen;

verzoekt de regering aan de PKB-tekst de volgende volzin toe te voegen: "Het streven naar een beheerste, gerichte groei van de luchthaven Schiphol komt mede tot uitdrukking in het ontplooiën van initiatieven door de Nederlandse regering in internationaal en Europees verband, gericht op de terugdringing van de mondiale luchtverontreiniging door middel van het vliegverkeer.",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Schutte. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (23552).

De heer **Schutte** (GPV): De tweede motie, voorzitter, beoogt om in de PKB-tekst een volzin op te nemen die nu nog in de toelichting voorkomt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering grote waarde hecht aan het bevorderen van substitutie van lucht naar rail en Nederland wil opnemen in het toekomstige Europese netwerk van hoge-snelheidsverbindingen;

overwegende, dat op dit moment een belangrijk deel van het vliegverkeer binnen Europa plaatsvindt;

van mening, dat het voor het bevorderen van substitutie van lucht naar rail noodzakelijk is dat vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de hoge-snelheidstrein een goed alternatief biedt, worden geminimaliseerd;

verzoekt de regering aan de PKB-tekst de volgende volzin toe te voegen: "De NV Luchthaven Schiphol levert een maximale inspanning om vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de hoge-snelheidstrein een goed alternatief biedt, te minimaliseren.",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Schutte. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (23552).

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De beantwoording door de bewindslieden heeft van mij geen blijer mens gemaakt dan ik van nature al ben. Zoals het al jaren gaat, blijkt Schiphol in de regio nog steeds de maat der dingen te zijn. De uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan, of het nu de 5P of de gedraaide 5G is, gaat niet zonder – daar hebben de bewindslieden mij van overtuigd – méér dan 10.000 woningen qua geluid te hinderen en méér luchtverontreiniging te veroorzaken.

Wat betreft de 10.000 woningen die nu in de motie zijn verwoord: dat is toch nog een hele woonwijk. Ik hoor graag het antwoord van de minister op deze motie.

De nachtnormering tot 7.00 uur blijkt vooralsnog niet meer dan een vroege-ochtendregime te zijn, zonder enige belemmering voor Schiphol tijdens piekuren. Het zal dan ook weinig verbeteren, want Schiphol zal – dat hoop ik maar – in het verleden die banen niet onnodig gebruikt hebben.

Het verhaal van de werkgelegenheid is altijd weer een dubieus verhaal, om mensen over de streep te trekken. Nu worden banen van 15 uur per week, ook nog eens de op uurbasis slechtst betaalde banen, opgevoerd en meegeteld, om "Schiphol mainport" een wonderbaarlijk banenplan te laten lijken.

Het hele debat maakt mij duidelijk dat voor een groeiend Schiphol de bevolking van de regio zwaar zal moeten betalen. Daarom ben ik ook zo verbaasd over de motie van de PvdA-fractie, die een grote broek heeft aangetrokken over die 10.000 woningen. Dat blijkt niet gehaald te worden; wij horen straks de minister over de motie. In de motie wordt echter verwoord dat de dubbel-doelstelling is gehaald.

Wij kunnen, mijnheer de voorzitter, nog lang passen en meten en gezichten proberen te reden, maar wil de milieusituatie rond Schiphol verbeteren ten opzichte van de huidige situatie of ten opzichte van 1990, dan zal een nieuwe baan wel noodzakelijk zijn, maar moeten anderzijds de banen gesloten worden waarvan ik in eerste termijn sprak of

moet op zijn minst het gebruik met zeer duidelijke wettelijke regels tot het uiterste beperkt worden. Dan pas kan de milieubelasting rond Schiphol echt teruggedrongen worden. Ik blijf van mening dat de groei van Schiphol gestopt moet worden. Wij zullen wat dat betreft, net als GroenLinks, die moties steunen die daar het dichtstbij komen.

De voorzitter: Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer en is het woord aan de regering. Ik kan mij voorstellen, dat de regering een aantal zaken schriftelijk zal beantwoorden. Wanneer die reactie er voor het weekend is, kan zij meegenomen worden in de voorbereiding van het afsluitende plenaire debat dat volgende week gepland is, inclusief de stemmingen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Ik wilde u eigenlijk voorstellen om de reactie op alle moties schriftelijk te geven. Een aantal van die moties heb ik nog niet eens liggen, zodat een inhoudelijke reactie nauwelijks mogelijk is en een aantal andere moties vergt voor een goede beantwoording een wat betere voorbereiding. Ik wil dan ook proberen om voor het weekeinde een reactie op alle moties op papier aan de Kamer te geven. Over een aantal onderwerpen die in de moties zijn aangesneden en waarover ook vragen in tweede termijn zijn gesteld, kom ik overigens in mijn antwoord in tweede termijn wel terug.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat maakt zo'n plenaire afronding wel lastig, want wij staan daar weer als eersten en dan moeten wij weer vragen aan u stellen. Kunt u niet op hoofdpunten antwoorden? Er is toch een aantal moties ingediend, waarvan u zich tevoren kon voorstellen dat ze werden ingediend, dan wel waarvan u redelijk bekend bent met de materie dienaangaande? Ik kan mij voorstellen dat u daarop namens het kabinet wel een reactie kunt geven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, dat doe ik dus niet. Ik wil graag over de belangrijkste moties met elkaar in het kabinet overleggen. Ik heb de moties trouwens nog niet allemaal op een rijtje voor mij, want de laatste heb ik nog niet gekregen. U krijgt

van ons de reactie voor het weekeinde op papier. Dan heeft u overigens in het volgende debat alle informatie die u nodig heeft. Of ik de reactie nu geef of dat u die straks op papier heeft, lijkt mij, naar mijn gevoel, voor uw plenaire debat niet veel uit te maken.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik heb tot nu toe de openheid in dit debat zeer gewaardeerd. Maar als ik geweten had, dat dit het antwoord van de minister zou zijn, wetende dat er door de Kamer voor 95% van tweede termijn moties zouden worden ingediend, dan had ik overwogen om na de eerste termijn een schorsing te vragen. Wij hadden dan allemaal beter kunnen nadenken, ook over het opstellen van de moties, want wij moesten het allemaal in drie kwartier doen en u heeft vijf dagen de tijd om na te denken over het antwoord. Dat is niet helemaal evenwichtig, zoals er wel meer dingen niet helemaal evenwichtig zijn. Maar dat laatste slaat meer op de inhoud.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik wil daar toch even op reageren. We zitten weliswaar in een plenaire zaal, maar ik meen toch dat wij bezig zijn met een nota-overleg. Het is voor de regering zeer gebruikelijk om naar aanleiding van een nota-overleg, zeker als het gaat over amenderende moties, schriftelijk te reageren. Daarna komt er een plenaire afronding in een debat in twee termijnen. Dat is weliswaar een kort debat, maar er zijn wel twee termijnen en daarin wordt de zaak afgekaart. Ik zou eerlijk gezegd niet weten wat er vreemd aan is om dat in een normale procedure te doen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik denk eerlijk gezegd...

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar ik moet u wel zeggen, dat als u zo doorgaat, ik nergens meer op kan reageren want één ding is zeker: ik ben om 22.00 uur vertrokken. Dan moet ik namelijk weg.

De voorzitter: Dat was al medegedeeld en wij hebben de zaak al zoveel mogelijk opgerekt.

De minister heeft toegezegd om nu wel op de hoofdpunten in te gaan. Dat kan voor een deel betrekking hebben op moties die aan de orde zijn geweest. Met haar

opmerking over de structuur van dit debat heeft de minister gelijk. Met nota-overleg gaat het wel vaker zo. Wij zien de brief van de minister dan ook voor het weekeinde tegemoet en ik stel voor dat de leden haar reactie betrekken bij hun afweging over de wijze waarop wij de zaak volgende week verder afhandelen.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Voorzitter! Ik wil mij aansluiten bij het verzoek van collega Rosenmöller aan de minister om in ieder geval op een aantal hoofdpunten een reactie te geven. Anders kunnen wij deze tweede termijn nu wel stoppen want de meeste inbrengen waren slechts toelichtingen op de moties. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van een tweede termijn?

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar mag ik erop wijzen, dat de regering tot nu toe haar eigen standpunt volledig verdedigd heeft? Wanneer u op hoofdpunten reacties wilt, dan kan ik u meedelen dat de regering staat op het door haar ingenomen standpunt. Maar ik wil graag een inhoudelijke reactie op papier geven op de moties, en die krijgt u van mij. Als u probeert om mij nu een reactie te ontlokken, dan zeg ik u nu alvast dat u die gewoon niet krijgt. U kunt wel een paar antwoorden krijgen op vragen die gesteld zijn. Er zijn overigens weinig vragen gesteld en daarom kan ik vrij snel antwoorden.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Maar, voorzitter, is dan de hoofdlijn dat de minister tot op dit moment alle moties ontraadt die in strijd zijn met de PKB?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, u krijgt een schriftelijk antwoord op de moties.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat vind ik, eerlijk gezegd, slappe hap. Het spijt mij zeer!

Minister Jorritsma-Lebbink: Nou, dan maar slappe hap. Maar u krijgt wel een goed overwogen antwoord.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dan kunt u ook nu weg.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hartelijk dank. Maar anderen hebben wel vragen gesteld en die wil ik nog graag beantwoorden.

Voorzitter! Ik begrijp dat de heer Van Gijzel graag nadere informatie ontvangt over de reden waarom het kabinet het verkorten van de Buitenveldertbaan tot 3000 meter ontraadt. Ik meen dat ik het wel duidelijk in eerste termijn heb gezegd. Dit betekent namelijk moeilijker functioneren bij extreme weersomstandigheden maar ook als één van de hoofdbanen buiten gebruik is. Dat is in circa 6% van de tijd per baan en totaal is dat dus 12% van de tijd. Ik ben bereid om dat nog eens precies op papier te zetten en u krijgt dat tegelijk met onze mening over de moties.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe onafhankelijk de handhaving nu eigenlijk is. Zij heeft in eerste termijn gevraagd of er een jaarlijkse rapportage kan komen. Maar dat is in feite al geregeld, zoals ik ook al in eerste termijn heb gezegd. Per luchtvaartterrein wordt er een handhavingsvoorschrift vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van VROM. Daarin worden de hoofdlijnen vastgelegd van de wijze waarop toezicht op de naleving van de voorschriften wordt uitgeoefend. Over de werking van dat handhavingsvoorschrift wordt jaarlijks een evaluatierapport uitgebracht aan de milieucommissie op grond van artikel 28 Luchtvaartwet. Voor Schiphol is dat dus de commissie geluidhinder Schiphol, een onafhankelijke commissie. Die milieucommissie kan de minister naar aanleiding hiervan advies uitbrengen. De milieucommissie is echt onafhankelijk en kan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengen over alle maatregelen en voorschriften met gevolgen voor de geluidsbelasting, alsmede over de wijze van handhaving van deze maatregelen en voorschriften. Ik ben overigens graag bereid om die adviezen c.q. rapporten ook aan de Kamer te doen toekomen. Naast de bedoelde evaluatie van het handhavingsvoorschrift vindt bovendien een driejaarlijkse evaluatie van het gehele handhavingssysteem plaats door een onafhankelijke instantie.

Dan heeft de heer Van Gijzel gevraagd of het juist is dat de tervisielegging van de UMER en aanwijzing tijdens de zomermaanden plaatsvindt. Dat was ook de reden

waarom wij in onze planning eigenlijk in deze week de publikatie hadden moeten plegen. Het is toch een beetje raar om dat deze week te doen. Daarom wachten wij totdat het debat is afgelopen. Dat betekent overigens dat de periode van tervisielegging wat langer zal moeten zijn dan de gebruikelijke periode. De gebruikelijke periode is drie maanden. Er zit nu een lang deel van de zomer tussen. Ik moet maar eens even bekijken hoeveel extra tijd dat kost. Want ik ben het er wel mee eens dat wij niet het verwijt zouden mogen krijgen dat de zomer misbruikt is om iets ter visie te leggen. Dat kan natuurlijk niet. Daar hebben wij in het verleden ook wel eens last mee gehad.

Ik heb het gevoel dat er toch een misverstand is over het uur tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends en de charters in dat uur. De capaciteitsproblematiek tussen 6.00 en 7.00 uur wordt toch echt voor het grootste deel bepaald door de landende vliegtuigen vanuit intercontinentale bestemmingen. Er zijn relatief heel weinig landende charters in dat uur. Het onderscheid tussen lijndiensten en charters is overigens wel aan het vervagen. Dat moet u zich ook goed realiseren. Ook charters worden sterker afhankelijk van de netwerkfunctie van Schiphol. Intercontinentale charters maken bijvoorbeeld steeds meer gebruik van transferpassagiers van lijndiensten. En dan heb ik het nog niet over combivliegtuigen, die ook nog voor een deel voor goederenvervoer worden benut.

Overigens moet niet uit het oog worden verloren dat de luchthaven Schiphol door de straffactor van 8 wel gedwongen wordt om buitengewoon selectief om te gaan met het gebruik van dat eerste uur. Dat hebben wij ook in de brief aan de Kamer over het vroege-ochtendregime geschreven. Want het betekent nogal wat. Het betekent ook dat het voor Schiphol buitengewoon onaantrekkelijk is om vluchten die niet noodzakelijkerwijs in dat vroege ochtenduur moeten plaatsvinden, daarin te accommoderen. Want dat kost extra ruimte op de rest van de dag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is toch de bedoeling?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar daarom snap ik de angst niet

zo goed dat er maar allerlei charters of maar allerlei "umfugen" als ik het zo mag zeggen, die niet met de mainportdoelstelling van Schiphol te maken hebben, in het eerste uur geaccommodeerd zullen worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er lijkt nu een grote tegenstelling tussen uw opvatting en die van ons te ontstaan. Maar ik heb het nog eens precies nagelezen. U zegt in wezen ook dat dat uur erbij de grootste gezondheidseffecten geeft. Het is maar helemaal de vraag of het economisch spaak gaat lopen of problemen gaat opleveren. U kiest liever het zekere voor het onzekere in economisch opzicht en zegt: laten wij de mogelijkheid dat het een probleem oplevert in ieder geval maar zo regelen dat wij het niet wettelijk regelen. En ik zeg vanuit de gezondheidsredenen: laten wij het nu gewoon wettelijk regelen. En als wij eens ooit grote problemen krijgen, horen wij dat wel en zoeken wij een andere oplossing, maar zonder dat wij meteen weer die wet proberen los te laten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wie geeft er dan de meeste zekerheid? U adviseert nu het maar in de wet op te nemen en dan later de zaak opnieuw te bezien als het een probleem oplevert. Maar ik vind het dan eerlijker om te zeggen dat wij tot de conclusie komen dat binnen een aantal jaren de capaciteit onvoldoende zal zijn. Desalniettemin vinden wij dat de inzet hoort te zijn zo min mogelijk van twee banen gebruik maken in het vroege ochtenduur. Wij moeten ons concentreren op één baan. Ik vind de verdediging van mevrouw De Boer op dit punt volstrekt correct en passend in het kabinetsbeleid. Het zou natuurlijk ook niet anders moeten zijn. Ik heb daar weinig aan toe te voegen. Eerlijk gezegd kan het andersom ook niet. Als je het vastlegt in de wet, heb je het daarmee vastgelegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als er problemen ontstaan, moet je bekijken hoe je ze oplost. Dat betekent wel dat wij willen vasthouden aan de wettelijke regeling. Waarom? Omdat u in uw schrijven aan ons aangeeft dat het, als het al voorkomt, zeer incidenteel zal zijn. Ik kan echt niet geloven dat incidentele

problemen niet op een andere manier kunnen worden opgelost.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is zeker dat er op langere termijn structurele capaciteitsproblemen zullen komen. De heer Van Gijzel zegt het volgende: wij leggen het in de wet vast; komt er straks een probleem, dan zien wij wel hoe wij het oplossen. De kans dat hij uiteindelijk zal moeten besluiten om het eerste uur toch te gebruiken, misschien bij ontheffing of uitzondering, is dus erg groot. Ik neem dan liever een helder standpunt in: wij gaan stimuleren om het niet te doen, maar als het nodig is, moet het wel kunnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het mij om gaat, is dat er geen slot op gaat. Ik meen dat selectiviteit gewenst is. Voor mij is het gezondheidseffect belangrijker. Ik vind niet dat incidentele gevallen, als zij al mochten optreden, moeten worden geaccommodeerd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Is er wel sprake van het nadelige gezondheidseffect waar de heer Van Gijzel maar op blijft hameren? Ik heb de minister van VROM daar vanmiddag ook naar gevraagd. De informatie die ik heb, wijst erop dat het zeer meevalt met de slaapstoornissen tussen 6.00 en 7.00 uur. Het gezondheidsprobleem dat de heer Van Gijzel als argument voor zijn motie aanvoert, kan wel eens anders liggen als wij het rapport dat op Heathrow is gemaakt eens goed analyseren. In dat geval nemen wij een verkeerd besluit met verkeerde consequenties zonder dat daar echt goede redenen voor zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw De Boer zal inhoudelijk ingaan op de gezondheidseffecten.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De minister van Economische Zaken heeft in eerste termijn op een vraag van mij naar de effecten van een permanent nachtregime tussen 6.00 en 7.00 uur heel duidelijk geantwoord hoe nadelig dat is voor de mainportpositie. Dat is precies datgene wat in de motie van de heer Van Gijzel staat. Ik neem aan dat de heer Wijers namens het hele kabinet heeft gesproken. Het moet voor mevrouw Jorritsma niet moeilijk zijn om aan te geven dat deze motie

haaks staat op de mainportdoelstelling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar lijkt de motie inderdaad haaks op te staan, maar goed, de reactie op de moties krijgt u dus nog.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Waarop baseert de heer Van Gijzel het dat slechte sprake zou zijn van een incidentele problematiek inzake de capaciteit tussen 6.00 en 7.00 uur?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op het stuk van het kabinet: Bij beide varianten moet daarnaast rekening worden gehouden met het mogelijke probleem van capaciteit en punctualiteit van de luchthaven dat kan optreden in een ontwikkeling naar 2015 toe. In welke omvang het probleem zich zal voordoen, gelet op de tijdspanne waarover de prognoses gemaakt moeten worden, kan niet nauwkeurig worden aangegeven.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw De Boer heeft zojuist gezegd dat het al over enkele jaren enige dagen per week, enige weken per jaar zal optreden. Vindt de heer Van Gijzel dit incidenteel? Ik verwijs naar het debat dat vandaag plaatsvindt. Dat is toch recentere informatie dan de inhoud van de brief.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben daar ook naar gevraagd. Als het gaat om een incidentele charter, ben ik benieuwd wat daarvan het belang is voor de mainport. Misschien mag ik mevrouw De Rooy een vraag stellen. Als zij tevreden is met datgene wat het kabinet rondom het nachtregime voorstelt, wat feitelijk in eerste instantie neerkomt op ons verhaal, wat is dan het probleem?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik weet niet of u mijn inbreng in eerste termijn hebt gehoord en de kritische opmerkingen die ik over het vroege-ochtendregime heb gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het kabinet wil het weliswaar niet in de wet regelen, maar het gaat op dezelfde manier, met dezelfde beperkingen, vliegen. Later zal het een uitzondering maken in incidentele gevallen. Als incidentele gevallen de mainportfunctie van

Schiphol aantasten, wat hebben wij dan voor een mainport?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met dezelfde redenering kan ik andersom tegen de heer Van Gijzel praten. Als er geen verschil tussen ons is, waarom dient u dan een motie in? Overigens is het geen incidenteel geval. Wij hebben aangegeven dat er binnen een paar jaar wel degelijk capaciteitsproblemen zijn, zoals mevrouw De Boer ook heeft gekwantificeerd. Die zijn te verwachten op een dag of twee per week. Het concentreert zich op een aantal dagen per week, maar het is dus niet incidenteel. Bovendien verwachten wij dit ruim voor 2015, zoals duidelijk is aangegeven. Maar wij komen, zoals gezegd, nog op de motie terug.

Mevrouw Van Rooy vroeg of het gehele kerntraject van de zuidtangent voor 2000 kan worden aangelegd. Bij het kerntraject Haarlem-Schiphol is dat mogelijk. Het probleem van de 160 mln. speelt in de tweede fase. Het is zowel fysiek als financieel onmogelijk om het gehele traject IJmuiden-Amsterdam-zuidoost voor 2000 aan te leggen. Daarbij is dus ook sprake van een procedureel probleem.

De heer Van Gijzel vroeg: hoe kan het nu dat er een verdrievoudiging van het verkeer is in relatie tot de luchtverontreiniging? Daarvan is ook geen sprake als het juiste beleidspakket maar wordt uitgevoerd conform de afspraken die wij in het SVV 2 hebben gemaakt. Wij praten dan over het peiljaar 2003. Tot nu toe ga ik ervan uit dat wij die beleidsmaatregelen uit zowel het SVV 2 als Inverno dan gerealiseerd hebben. Dit betekent dat de totale groei in de periode 1986-2010 20% zal zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die redenering kan ik een eind volgen. Maar het ging mij om het schriftelijke antwoord, waarin stond dat er pas een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving zou zijn als de groei van de automobiliteit met meer dan factor 3,5 zou toenemen. Ik heb gezegd: dat kan toch niet mogelijk zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarop komt mevrouw De Boer nog terug.

In beide kostenberekeningen waarover gesproken is, zijn de kosten van grondaankoop opgenomen. Het zijn dus geen bedragen die daar nog bovenop komen.

Ik geef kort antwoord op het slepen en het taxiën; ik wil daarop schriftelijk nog uitgebreider ingaan. Voor zover wij nu kunnen overzien, is de reductie van de emissies bij slepen in plaats van taxiën buitengewoon gering tengevolge van de noodzaak van het warmdraaien en stabiliseren van de motoren, hetgeen toch moet geschieden. Als je dat niet tijdens het taxiën doet, dan moet je dat op de plek van vertrek doen. Het slepen zelf en de noodzaak om een vliegtuighulpgenerator te laten draaien, generen zelf ook weer emissies. De geringe emissiereductie rechtvaardigt naar onze mening dan ook niet de introductie van een complexe nieuwe operationele organisatie en een heel grote investering in trekkers en infrastructuur. De gunstige lay-out van Schiphol brengt met zich dat de taxi-afstanden gering zijn. Dat is een voordeel van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. Deze gunstige lay-out veroorzaakt dat de emissies tijdens het taxiën al veel minder zijn dan op de gemiddelde luchthaven. Die lay-out maakt echter ook de aanleg van de noodzakelijke voorzieningen voor het slepen bij de meeste banen onmogelijk. De introductie van slepen zou bovendien de taxitijden verlengen en de capaciteit van de luchthaven in de piekuren beperken. Ik zal, zoals gezegd, een aantal nadere motiveringen graag schriftelijk verstrekken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In mijn motie wordt gevraagd hiernaar serieus onderzoek te doen. Ik ken de problemen die de minister nu even noemt, ook wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is al onderzoek naar gedaan. Ik zou, eerlijk gezegd, niet weten wat nader onderzoek nog meer aan duidelijkheid kan opleveren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Leest u in ieder geval eens het verhaal van Zürich; dan heeft u in ieder geval al een aanzet daartoe. Bovendien is hierover in ICAO-verband ook een discussie gaande. Wij geven u de ruimte om er tot 2003 aan te werken. Het lijkt mij wel van belang. Het is, zoals in de motie ook is aangeven, niet de bedoeling om het bij het huidige vier-banenstelsel in te voeren. Daar zijn de taxi-afstanden immers gering. Het gaat met name om de vijfde baan die, of het nu 5P

of 5G is, op een behoorlijke afstand van tussen de 10 en de 15 kilometer ligt. Daar moet u naar kijken. Het taxiën brengt voor de omliggende gemeenten een enorme luchtverontreiniging en stank met zich. Wat het warmdraaien van de motoren betreft, beschik ik ook over een aantal aanzetten die in het onderzoek kunnen worden meegenomen. Dat kan wel degelijk worden opgelost. Een probleem is wel, in hoeverre het constructueel mogelijk is. Dat heeft te maken met het onderstel en met de neusbelasting, alsmede met het soort trekker dat wordt gebruikt. De trekker zelf kan op aardgas rijden.

De **voorzitter**: De minister reageert hierop nog schriftelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Van 't Riet en de heer Van den Berg hebben gevraagd om meer duidelijkheid over de visie op lange termijn voor de luchtvaart in Nederland. Ik zeg graag toe dat ik de hoofdlijnen van het plan van aanpak, het tijdschema en de momenten waarop de Kamer daarbij betrokken zal worden over enkele weken aan de Kamer zal toesturen. Dat plan van aanpak is op een oortje na gevild. Een en ander kan binnen zeer afzienbare tijd aan de Kamer toegezonden worden. Wellicht kan ik het al voor het plenaire debat aan de Kamer doen toekomen.

Ten slotte heeft mevrouw Verbugt gevraagd naar de "ongedekte" 7 mld. Ik wil nogmaals – ik kan niet anders – verwijzen naar antwoord E170, waar dit duidelijk in wordt uiteengezet. Het lastige is dat wij in ons land, ook wat de financierings-systematiek van de infrastructuur betreft, nu eenmaal niet een systeem hebben dat verder gaat dan het MIT, behalve als het gaat om FES-projecten waar commitments voor gelden. Dat geldt voor één project, namelijk HSL-zuid. Voor het overige is in de meerjarenprogrammering opgenomen waar de inkomsten vandaan komen en waar de uitgaven precies naartoe gaan. Wel hebben wij nadrukkelijk vastgesteld dat de investeringen zowel voor de PKB Schiphol als voor de Vinex hoogst prioritair zijn. Ik durf te zeggen dat wij dus de financiering van die projecten bovenaan de lijst zullen zetten.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik zal de vragen die in tweede termijn

gesteld zijn puntsgewijs beantwoorden. De heer Van Gijzel heeft een vraag gesteld over het standstill-beginsel en de situatie van de toename van de luchtvaartemissies en de verkeersemissies. Op schriftelijke vragen op dit punt is hierop al geantwoord. Wij hebben bij de berekeningen voortdurend voorzien in de toename van de verkeersemissies in relatie tot de luchtvaartemissies. Wij hebben ook met elkaar geconstateerd dat de katalysator in geweldige mate bijdraagt aan het verminderen van de schadelijke emissies. De emissie van NO₂ is in dit kader heel cruciaal. Wij zijn ervan uitgegaan dat op basis van die gegevens er in 2003 een situatie ontstaat die volstrekt vergelijkbaar is met die in 1990. Op het ogenblik dat wij afgerekend worden op ons standstill-beginsel hebben wij dat gerealiseerd.

De heer Te Veldhuis heeft gevraagd naar de schade van congestie in de lucht voor het milieu. Zijns inziens is dat buitengewoon slecht voor het milieu. Dat ben ik volstrekt met hem eens. Daarom zullen wij dat ook proberen te voorkomen. Dat kan via het gebruiksplan geregeld worden. Overigens zal duidelijk zijn dat er tijdens het nachtre regime natuurlijk wel geland kan worden. Dan gaat het om 20 tot 25 landingen. Het zou een slechte zaak zijn als die mogelijkheid niet bestond. Vervolgens heeft de heer Te Veldhuis gevraagd naar de resultaten van het veldonderzoek op Heathrow. Bij dat onderzoek is gewerkt met actometers om de pols. Uit dat onderzoek is gebleken dat de slaapverstoringen redelijk gering zijn. Dat onderzoek heeft nogal wat kritiek opgeleverd in wetenschappelijke kring, moet ik eerlijkheidshalve zeggen. Dat betekent ook dat wij op basis daarvan niet kunnen constateeren dat het geweldig meevalt. Wij zijn wel van mening dat er in het kader van de evaluatie Schiphol een gezondheidskundig onderzoek moet worden gedaan naar de slaapverstoring in de regio Schiphol. Dus het laatste woord is er nog niet over gezegd. De heer Te Veldhuis heeft dus volstrekt gelijk als hij zegt dat het onderzoek op Heathrow aangaf dat het meevalt met de slaapverstoring. Zoals ik al zei, worden er in Nederland nogal wat vraagtekens gezet bij dat onderzoek. Dus ik laat het wat dat betreft even in het midden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik heb in eerste termijn gevraagd wie bij het vroege-ochtendregime bepaalt wanneer de capaciteit vraagt om het dagregime toe te passen en welke criteria daarbij gehanteerd worden. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen.

Minister **De Boer**: In het gebruiksplan wordt dat van tevoren bekeken. Wij kunnen dus op basis van het "spoorboekje" zien wat zich zal afspelen op Schiphol. Dat betekent dat wij van tevoren kunnen voorzien hoeveel starts en landingen er zullen plaatsvinden. Dan kun je dus ook zien hoe het zit met de capaciteit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het aanbod is bepalend voor het antwoord op de vraag of de capaciteit verruimd moet worden?

Minister **De Boer**: Precies.

Er is ook een vraag gesteld over Aalsmeer. Ik hecht eraan, nu al te stellen dat er bij Aalsmeer geen sprake is van een uitzondering. Ik hecht daar zeer aan, omdat anders de indruk wordt gewekt dat hetgeen ik nu ga zeggen, is gebaseerd op een uitzonderlijke situatie en die zou dan ook elders toegepast kunnen worden. Dat is dus niet het geval. Wij hebben geconstateerd dat er op basis van de nieuwe berekeningen, de nieuwe vrijwaringszone in relatie tot de 10.900 woningen, sprake is van een andere contour. Dat betekent dat een groot deel van Aalsmeer zonder meer buiten elke contour valt. Daar ontstaat geen probleem. In de gebieden waarbij wel sprake is van een vrijwaringscontour geldt het regime dat overal geldt. Een klein stukje van Aalsmeer zit nog in die vrijwaringscontour. Op basis van de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt, kan daarin alleen in bepaalde situaties sprake zijn van vervangende nieuwbouw, van het vullen van een aantal beperkte open gaten en van het realiseren van een aantal bedrijven, mits dat niet gepaard gaat met grote aantallen personeel. Dat is geen nieuw beleid. Dat geldt voor de hele regio. Dat geldt voor alle vrijwaringszones.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt de minister het goed voor geloofwaardigheid dat nu in een maand vrij forse aanpassingen in de berekeningen plaatsvinden? De 12.600 wordt verminderd tot 10.900

en nu wordt de vrijwaringszone – als ik de minister goed heb begrepen – ook anders berekend.

Minister **De Boer**: Nee, daar is geen sprake van.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan heb ik haar verkeerd verstaan.

Minister **De Boer**: Nee, de heer Rosenmöller heeft het nog niet helemaal goed begrepen.

Ongeveer vier maanden geleden hebben wij geconstateerd dat de 12.600 verminderd konden worden op basis van een ander spreidingspatroon. Hoera! Dat betekent dat wij kunnen constateren dat er op basis van dat nieuwe spreidingspatroon sprake is van 10.900 woningen. Omdat al die contouren met elkaar te maken hebben, houdt dat tegelijkertijd in dat je op basis daarvan ook een andere vrijwaringscontour hebt en dat de 30 KE-zone, die dus grenst aan de 35 KE-zone, ook opschuift. Bekijk je dan het plaatje met alle contouren, dan blijkt dat bepaalde delen van de regio daardoor wat voordeliger uitvallen. Voor een aantal delen van de regio maakt het nauwelijks wat uit. Als de heer Rosenmöller dat wil, kan hij die kaart krijgen. Die hebben wij natuurlijk. Misschien is het handig voor de volgende debatten als de heer Rosenmöller dat kaartje al heeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Graag. Ik kreeg al de indruk dat de minister nog iets schriftelijk moest beantwoorden. Dat kaartje kan daar dan misschien bij.

Minister **De Boer**: Dat doen wij de heer Rosenmöller met plezier toekomen. Dat geldt ook voor de andere leden.

Mevrouw Verbugt ging nog in op de woningbouw. Ook zij krijgt dat kaartje, want het heeft ook daarmee te maken. Wij hebben met de provincie Noord-Holland afgesproken dat wij na de vaststelling van de PKB opnieuw zullen praten over de woningen waarvan de bouw gepland is krachtens plannen van lokale overheden in een vrijwaringscontour of in een contour waarover op het moment van gesprek nog geen duidelijkheid bestond. De contouren die wij hier met elkaar vastleggen, zijn immers bepalend voor de mogelijkheden tot bouwen. Overigens – ik zeg het nog maar een

keer – in de 20 KE-zone kan worden gebouwd. Dat mocht altijd al. Gelukkig hebben wij relatief weinig woningbouwplannen in de 20 KE-contour.

Dan ga ik nog even in op de woorden van mevrouw Van 't Riet. Ik had het gevoel, dat het niet helemaal duidelijk was. Het is bekend dat de vrijwaringscontour ook wordt gebruikt voor de veiligheidszoning. Als een aantal moedige uitspraken wordt gedaan over zoneringen of over gereserveerde zones die eruit zouden moeten, moeten wij ons dus goed realiseren dat de veiligheidszoning is gerelateerd aan de vrijwaringszone. Die gebruiken wij daarvoor. In deze discussie houden wij dus altijd een zone die nodig is voor de veiligheidscontouren van Schiphol. Overigens is dat een van de hardste graadmeters voor de groeimogelijkheden van Schiphol. Wij spreken wel steeds over 40 miljoen, maar het gaat ook om het aantal vliegtuigbewegingen. Een toename van het aantal vliegtuigbewegingen heeft natuurlijk ook iets te maken met de veiligheidscontouren. Men moet zich dus goed realiseren, dat de veiligheidscontouren, de veiligheidszone in enge zin en in ruime zin, buitengewoon bepalend en doorslaggevend zijn voor Schiphol.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is relevant als er een relatie is tussen de gereserveerde zone op basis van de Luchtvaartwet en de omzetting van de PKB. Ik heb begrepen dat de vrijwaringszone wordt ingesteld op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Dat heeft inderdaad met die veiligheid te maken. Het staat echter niet duidelijk in de PKB.

Minister **De Boer**: Ik hecht eraan om daarop een schriftelijk antwoord te geven. Als ik dat nu doe, wordt het wat te gehaast. Ik vind het een buitengewoon belangrijk onderwerp, juist in relatie tot die contouren die wij nodig hebben als een soort vrijwaring rondom Schiphol. Die gebruiken wij dus onder andere ook voor die externe veiligheid. Overigens is het ook nodig voor de kwaliteit van de ruimtelijke ordening in dat gebied. Ver voordat wij spraken over de vrijwaringszone of over de veiligheidszone, zeiden wij al tegen elkaar dat bij een contour van 35 Ke niet precies kan worden gebouwd tot die grens van 35 Ke.

Dan moet je daartussen toch een ruimte hebben. Er moet een stuk ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd kunnen worden. Wij zullen de Kamer echter een schriftelijk antwoord doen toekomen.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd naar de detaillering van de aspecten die te maken hebben met luchtverontreiniging. In de IMER wordt aangegeven welke aspecten daarbij een rol spelen. Ik denk dat het goed is als wij in de PKB een verwijzing naar de IMER opnemen. Hij heeft gevraagd of het niet in geel kan worden opgenomen. In geel neem je nieuwe beleidsuitspraken op. Die zitten er dus ook in. Hij zegt dat de aspecten waarop afgerekend zou worden, niet teruggevonden worden. Die aspecten staan dus in de IMER. Daar wordt aan gerefereerd. Met name voor de NO₂-emissies kunnen wij wel een verwijzing naar de IMER opnemen. Dat betekent echter dat 1990 het uitgangspunt is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu gaat u alleen op dat element in, terwijl ik dat als voorbeeld genoemd heb. Ik heb echter een amenderende motie ingediend, dus daar zult u nog op reageren.

Minister **De Boer**: Dan kom ik daar inderdaad nog op terug.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de minister van Economische Zaken afziet van een tweede termijn.

Alvorens ik deze vergadering afsluit, verzoek ik het kabinet ervoor te zorgen dat de brief met de reacties en de nog te geven antwoorden uiterlijk donderdag hier in huis is. Dan kunnen de leden daar nog zorgvuldig naar kijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zou het zeer op prijs stellen als wij de ruimte krijgen om over een paar moties even kabinetsberaad te plegen. U weet dat het kabinet op vrijdag vergadert. Ik zou kunnen proberen om het vrijdagochtend aan de orde te stellen, zodat de brief vrijdagmiddag nog bij de Kamer kan liggen. Wij kunnen natuurlijk altijd de fax gebruiken om ervoor te zorgen dat de kamerleden de antwoorden krijgen.

De **voorzitter**: Wil het kabinet er in ieder geval voor zorgen dat de brief naar het huisadres van de woord-

voerders van de partijen wordt gestuurd? Anders krijgen de leden problemen bij de verdere voorbereiding. Is dat mogelijk?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Desnoods vliegen wij ze in!

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de gezamenlijke vergadering van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de planologische kernbeslissing Schiphol. Volgende week zal een plenaire afhandeling van dit debat plaatsvinden en zal over de ingediende moties gestemd worden.

Sluiting 22.00 uur.

