

## Voorzitter

aanbieder van de vaste infrastructuur voor telecommunicatie moeten worden, als concurrent naast de KPN.

De herziening van de Wet telecommunicatievoorzieningen die minister Jorritsma, nu toevallig aanwezig, onlangs naar de Kamer heeft gestuurd, is in een belangrijke mate gebaseerd op de aanwezigheid van een tweede landelijke aanbieder. Ik zou de minister willen vragen, ons op korte termijn een brief te doen toekomen of het uiteenvallen van Enertel consequenties heeft voor de WTV, zodat wij daarmee rekening kunnen houden bij de inbreng, die de volgende week gereed moet zijn.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ten overvloede deel ik aan de Kamer mee, lettend op het verloop van hedenochtend, dat men er rekening mee moet houden dat de vergadering vanavond wat langer duurt dan tot 23.00 uur.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling (afroendend debat) van:

### - de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (23552), en van:

- de gewijzigde motie-Van Gijzel c.s. over de balans tussen economische doelstellingen en milieu-doelstellingen (23552, nr. 41);
- de motie-Van Gijzel/Van 't Riet over de mogelijke ontwikkeling van een tweede areaal (23552, nr. 18);
- de motie-Van Gijzel/Van 't Riet over de begrenzing van het luchtvaartterrein (23552, nr. 19);
- de motie-Van Gijzel/Van 't Riet over de nachtnormering (23552, nr. 20);
- de motie-Van Rooy over de indicatieve geluidszone (23552, nr. 21);
- de motie-Van Rooy over gedeeltelijke privatisering van de aandelen NVLS (23552, nr. 22);
- de motie-Van Rooy over splitsing van de PKB HSL-zuid (23552, nr. 23);
- de motie-Van Rooy over het strategisch belang van de bloemenvelding Aalsmeer (23552, nr. 24);
- de motie-Verbugt over mogelijke invulling van het vrijwaringsgebied (23552, nr. 27);

- de motie-Van 't Riet c.s. over de geluidszonering (23552, nr. 28);
- de motie-Van 't Riet over wijziging van de Luchtvaartwet (23552, nr. 29);
- de motie-Van 't Riet over terugdringing van de luchtverontreiniging door de luchtvaart (23552, nr. 30);
- de motie-Van 't Riet over slepen i.p.v. taxiën (23552, nr. 31);
- de motie-Rosenmöller over kwantificering van de milieugrenzen (23552, nr. 32);
- de motie-Rosenmöller over aanleg van een vijfde gedraaide baan (23552, nr. 33);
- de motie-Rosenmöller over onderbrenging van de luchtvaart in het Klimaatverdrag (23552, nr. 34);
- de motie-Schutte over een beheerste, gerichte groei van Schiphol (23552, nr. 35);
- de motie-Schutte over substitutie van lucht naar rail (23552, nr. 36);
- de motie-Leerkes c.s. over een gezondheidseffectenrapportage (23552, nr. 42).

De beraadslaging wordt hervat.



Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik neem deze gelegenheid te baat om eerst een terugblik te werpen op datgene wat in de afgelopen jaren gebeurd is rondom Schiphol. Dat plaatst waarschijnlijk de discussie en ook de besluitvorming in een perspectief.

Persoonlijk ben ik vanaf 1978 rechtstreeks betrokken geweest bij het besluitvormingsproces rondom Schiphol. Rond 1978 was er een vrij emotionele discussie over de groei van Schiphol. Die ging over groei, een gedraaide vierde baan, een vijfde baan, het stationsareal, de verplaatsing naar de Markerwaard, kortom allemaal aspecten waarmee wij nu nog zeer vertrouwd zijn. In antwoord op een van de sprekers merk ik op ik in die periode noch daarna ooit heb gehoord dat iemand het einde van de groei van Schiphol beloofd heeft.

De discussie viel stil rond 1980, omdat er toen een economische recessie was. Er was geen sprake meer van groeiende cijfers in de luchtvaartbewegingen, maar alleen van teruggang. Gelukkig was er weer een opleving van de economische activiteiten rond 1985, 1986. Dat maakte dat Schiphol en de overheden die er rechtstreeks bij betrokken waren, aan de zogenaamde

commissie-Van der Zwam de opdracht gaven, onderzoek te doen naar de groeipotentie van Schiphol. Het rapport van die commissie kwam uit en daarin stonden zulke buitengewoon aardige cijfers voor de economie, dat iedereen welhaast moest concluderen: vrij baan voor Schiphol.

Alle bestuurders die iets met Schiphol te maken hadden, werden op dat ogenblik betrokken bij de moeilijke afweging wat groei van Schiphol betekent voor het leefklimaat van de omgeving. Ik ben zelf altijd ervan uitgegaan dat groei moet kunnen en dat wij het ons niet kunnen permitteren om er nee tegen te zeggen, maar dat deze alleen mogelijk is onder buitengewoon helder geformuleerde, strenge milieuvoorwaarden.

In 1989 heeft het ministerie van VROM samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een stuurgroep Schiphol ingesteld, die zich zou bezighouden met a. de mogelijkheden van groei en b. de milieuvoorwaarden waaronder deze moest plaatsvinden. Het is vanochtend al een paar keer aan de orde geweest dat er stapels rapporten zijn gemaakt, die te maken hadden met onderzoek naar de economische effecten en onderzoek naar de milieu-effecten.

Ik zal u niet met alles vermoeien, maar uiteindelijk werd er geconcludeerd dat groei van Schiphol tot circa 40 miljoen passagiersbewegingen door de lucht en circa 5 miljoen passagiers afgeleid via de HSL, als substitutie voor verkeer binnen Europa, mogelijk moest zijn. Die twee getallen gaven de bandbreedte aan voor de groei van Schiphol; daartussen kon geschoven worden.

De milieurandvoorwaarden waren: niet meer dan 10.000 geluidsgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone – daartoe was een vijfde baan nodig – geen toename van de luchtverontreiniging ten opzichte van de in 1991 gemeten situatie, een vastgelegd handavingsregime, een nachtnormering en een nachtheregime plus een isolatieprogramma, geen gebruik van de Aalsmeerbaan 's nachts, alleen in noodgevallen gebruik van de Buitenveldertbaan 's nachts, een groene bufferzone, een adequaat onderliggend wegennet en een uitstekend, goed geformuleerd veiligheidsregime. Alleen onder deze voorwaarden mocht en mag



Mevrouw Van Rooy (CDA).

Schiphol groeien tot circa 40 miljoen. Deze afspraken werden vastgelegd in het PASO en daarover heeft uw Kamer gediscussieerd. En uw Kamer is ermee akkoord gegaan dat onze voorgangers op basis van dat plan van aanpak PKB deel 1 zouden formuleren.

Ik kan er niet omheen, dat ik in mijn vroegere rol uiteraard zeer betrokken ben geweest bij het hele dilemma economie en milieu. In de mogelijkheden die ik toen had, heb ik het wijs geacht om in het streekplan dat toen aan de orde was, een zogenaamd vrijwaringsregime, een vrijwaringszone op te nemen. Dat werd overgenomen door het provinciaal bestuur. Dat betekent dat wij van mening waren, dat tussen de 30 Ke en de 35 Ke geen nieuwe woningen zouden moeten worden toegevoegd, want anders zou je ten eerste het aantal geluidsgehinderde woningen toch doen toenemen, ten tweede de ruimtelijke kwaliteit kunnen waarborgen en ten derde, "last" maar absoluut "not least", zou die vrijwaringszone een rol kunnen vervullen in de veiligheidszonering.

De vrijwaringszone is overgenomen door het Rijk. In december 1993 kwam deel 1 van de PKB uit. Je kunt stellen dat deel 1 eigenlijk een verandering had ten opzichte van de vorige teksten. Ik lees dat stukje tekst voor, omdat het een grote rol heeft gespeeld, ook in de discussie van

vanmorgen: Als gevolg van de groei van het aantal vliegbewegingen behorend bij de mainportontwikkeling in de richting van 40 miljoen luchtpassagiers, kan op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart, een grotere geluidszone, te weten 35 Ke met 12.600 woningen toe te staan.

Voor de reservering van die extra geluidszone werd een deel van de vrijwaringszone gebruikt die bedoeld was om geen extra geluidsgehinderde woningen te doen laten ontstaan. Toen het nieuwe kabinet in augustus van het vorige jaar aantrad, vond zij deze afspraken. De PKB deel 1 was toen in de inspraak en daarin stond het hele complex van afspraken en doelstellingen. Met het allergrootste deel van PKB deel 1 kon ik mij vinden. Het aspect van het in gebruik nemen van de vrijwaringszone tot reserveringszone vond ik niet gelukkig. Bovendien vond ik het niet gelukkig dat er slechts een omzettingsprocedure nodig was om van die 10.000 naar 12.600 te gaan. Het kabinet deelde mijn standpunt. Daarvoor was niet voorzien in een PKB-procedure. U weet dat een buitengewoon belangrijk element van de PKB-procedure niet alleen het feit is dat de Kamer erbij betrokken wordt, maar ook dat het een heel duidelijke inspraakprocedure kent.

Dit kabinet heeft twee dingen gedaan. Het heeft de omzettings-

procedure veranderd in een officiële PKB-procedure krachtens de Wet op de ruimtelijke ordening. Het is gestart met het maken van nieuwe berekeningen ten aanzien van de vraag hoe groot de zone moet zijn waarin die circa 40 miljoen passagiersbewegingen c.q. die 435.000 vliegtuigbewegingen geacommodeerd kunnen worden. Wij constateerden met enige vreugde, dat met een ander aanvliesysteem, dat meer gespreid is, het ernaar uit zou zien dat het afwikkelen van die 435.000 vliegtuigbewegingen ook gerealiseerd zou kunnen worden wanneer de zone opgerekt zou worden tot 10.900. We zitten dan al heel dicht tegen die 10.000-contour. Het deel van de vrijwaringszone dat je zou moeten gebruiken voor de reserveringszone, was dan aanmerkelijk kleiner. Dat was precies onze bedoeling. Wanneer de Kamer zegt, dat de 10.900 in deze discussie en in deze PKB moeten vervallen en dat wij ons moeten richten op de 10.000, kunnen wij daar natuurlijk volledig achter staan. Het betekent ook, dat wij spreken over de 10.000 in relatie tot de andere getallen die ook zijn genoemd.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik zou minister De Boer hierover graag een vraag stellen. Het is overigens heel bijzonder, dat zij als eerste antwoordt en niet de eerste ondertekenaar. Misschien mogen wij ook horen waarom dat is.

Minister **De Boer**: Ja hoor!

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Minister Jorritsma heeft tijdens de behandeling van de nota gezegd, dat het veel oneerlijker zou zijn geweest als wij Kamer een PKB hadden voorgelegd en hadden gezegd, dat 10.000 de absolute grens was, terwijl zou blijken dat de mainportdoelstelling niet kon worden gehaald. Dat het aantal van 40 miljoen passagiers niet kan worden gehaald, weten wij nu al. Dat zei minister Jorritsma. Zij vindt een aanpak gebaseerd op slechts een grens van 10.000 oneerlijk. Maar wat minister De Boer nu zegt, is toch precies hetzelfde?

Minister **De Boer**: Wanneer wij überhaupt niet hadden gesproken over de spanning tussen de 40 miljoen passagiers en de 10.900 of 12.600, zouden wij u knollen voor

## De Boer

citroenen hebben verkocht. Dat is niet aan de orde. Wij hebben een uitgebreide discussie met elkaar gehad, welke discussie overigens bepaald niet in achterkamertjes is gevoerd zoals mevrouw Van Rooy vanmorgen een aantal keren naar voren heeft gebracht...

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat heb ik niet ten aanzien van de PKB gezegd, natuurlijk!

Minister **De Boer**: Prima! De afgelopen maanden, zelfs langer, is voortdurend gesproken over de vraag in hoeverre het mogelijk was om die aantallen vliegtuigbewegingen te accommoderen binnen die grenzen. Het kabinet heeft een- en andermaal gezegd, dat dit op basis van de berekeningen buitengewoon moeilijk zou zijn te accommoderen binnen de 10.000. Echter, met gebruikmaking van andere invliegroutes en het preluderen op het gebruik van nieuwe vliegtuigen in de naaste toekomst, moet het mogelijk zijn om tot de 10.900 te komen. Dan praten wij inderdaad over een verschil van 900. Deze PKB geldt voor deze periode. Dat betekent zoveel vliegtuigbewegingen binnen die contour van 10.000. Dat "gelen" wij dan ook. Als die circa 40 miljoen toch niet binnen die contour van 10.000 kunnen worden gepast, moet de regering die dan aan het bewind is een besluit nemen over wat er dan moet gebeuren. Moet dan de PKB herzien worden en moet alsnog een stukje van die vrijwaringszone worden gebruikt voor die reserveringszone of heb je tegen die tijd al een andere mogelijkheid voor het gebruik maken van een luchthaven?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De minister heeft veel woorden nodig om dit uit te leggen. Maar alles wat zij gezegd heeft, was natuurlijk een week geleden, toen minister Jorritsma over dit onderwerp sprak, evenzeer bekend. Alle berekeningen waren toen ook bekend. Desalniettemin was minister Jorritsma toen van mening, dat het oneerlijk is – het zijn haar woorden – om in de PKB alleen maar de grens van 10.000 op te nemen als je nu al vrijwel zeker weet dat je daarmee niet uit de voeten kunt. Ik vind dat een heel faire benadering van mevrouw Jorritsma om ten opzichte van de burgers niet de verwachting

te wekken dat het bij die grens van 10.000 blijft en om in de PKB aan te geven, dat het waarschijnlijk moet toenemen. Ik zie niet in waarom dat vandaag niet meer oneerlijk is.

Minister **De Boer**: Mevrouw Van Rooy, we hebben het over een verschil van 900 woningen. We hebben de afgelopen maanden en jaren voortdurend duidelijkheid gegeven over dat dilemma. Niemand zal ons kunnen verwijten, dat wij gedaan hebben alsof het probleem niet bestaat. Sterker nog, wij hebben op alle mogelijke manieren geprobeerd dat probleem te verkleinen. Dat is ons ook groten-deels gelukt, rest die 900 woningen. Ik ga er zeker van uit, dat die 10.000 zo rond de eeuwwisseling door het gebruik van nieuwe machines, nieuwe invliegroutes en andere technische middelen alsnog mogelijk zijn. Ik vind dat een inspanningsverplichting waar wij ons met elkaar op hebben te richten, uiteraard niet alleen wij, met name wij niet, maar met name ook de bedrijven. Ik acht het heel wel mogelijk dat dat gerealiseerd gaat worden.

Als dat niet mogelijk blijkt te zijn, wat mij buitengewoon zou spijten, dan moeten Kamer en regering op dat ogenblik opnieuw een besluit nemen ten aanzien van deze problematiek.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ik vind het fijn dat de regering nu op dit standpunt staat, maar dan heb ik toch wel een concrete vraag. In de brief die wij rond het weekend van de regering hebben gehad, staat letterlijk dat op grond van de huidige inzichten de door het kabinet beoogde mainportontwikkeling van Schiphol niet mogelijk is binnen de 35 Ke-geluidsnorm met 10.000 woningen. Dat was op grond van feitelijke informatie van het kabinet de mededeling aan de Kamer.

Nu is de redenering anders. Wat is er ondertussen gebeurd, anders dan dat de opvattingen in de coalitie wellicht wat veranderd zijn, om die feitelijke ontwikkeling nu niet meer als argument te noemen? Moet ik nu constateren dat de regering vorige week eigenlijk de Kamer feitelijk onjuist heeft geïnformeerd?

Minister **De Boer**: Nee, absoluut niet. Wat vorige week in de brief stond, zouden wij nu nog kunnen schrijven. Waar het nu om gaat, is of

wij een besluit willen nemen dat over de eeuwwisseling heen gaat, of dat wij, de Kamer gehoord hebbende, bereid zijn om die discussie ook daadwerkelijk te voeren naar de eeuwwisseling.

Overigens maak ik u erop opmerkzaam dat die 10.000-contour in geel stond aangegeven. Dat betekent dat er in ieder geval een PKB-discussie zou moeten plaatsvinden als die 10.000-contour zou worden overschreden.

De heer **Schutte** (GPV): Dat is mij allemaal duidelijk. Maar u zegt dus nu nog steeds dat het waar is wat hier staat, dat op grond van de huidige inzichten de mainportontwikkeling van Schiphol niet mogelijk zal zijn met die 10.000 woningen.

Minister **De Boer**: Op basis van de huidige inzichten moeten wij zeggen de circa 40 miljoen passagiers en 435.000 vliegbewegingen heel moeilijk inpasbaar zijn binnen de 10.000-contour. Maar wij hebben ook geconstateerd dat de ontwikkelingen niet stilstaan. Wij hebben ook geconstateerd dat wanneer dat probleem zich voordoet, wij hier niet meer zullen zitten, of in ieder geval ik niet. Dat betekent dat je ook kunt stellen dat wij een keuze moeten overlaten aan ons nageslacht.

De heer **Schutte** (GPV): Ik had dan graag gezien dat de regering de formulering vorige week anders gekozen had. Nu wordt de indruk gewekt dat het op grond van feitelijke gegevens niet mogelijk zou zijn om het besluit te nemen, terwijl de regering toen in feite een politiek oordeel gaf, welk politiek oordeel ze nu wijzigt.

Minister **De Boer**: Nee, het is precies zoals ik zoëven heb gezegd: de feiten zijn niet veranderd. Het gaat er alleen om wanneer je dat besluit neemt. Zeg je nu al dat het nooit ofte nimmer kan, of zeg je dat op dat ogenblik opnieuw de politieke discussie moet worden gevoerd?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb een andere vraag op dit punt. De diverse regeringsfracties hebben zich ook uitgelaten over de situatie die ontstaat als de 10.000-grens gaat botsen met de mainportdoelstelling. De fracties van de Partij van de Arbeid en van D66 hebben gezegd dan strikt vast te

## De Boer

houden aan die 10.000 en dat dat dan maar moet worden afgedongen op de mainportdoelstelling.

De heer Te Veldhuis heeft gezegd flexibeler te zijn, dat het wat hem betreft dan naar 10.900 gaat, waarbij dan de mainportdoelstelling zwaarder weegt. Wat is in dezen de positie van het kabinet? U kunt toch niet zeggen dat u dat aan het nageslacht overlaat? Want dat zouden de regeringsfracties ook kunnen zeggen. Dus ik vraag wat de precieze positie van het kabinet op dit punt is.

Minister **De Boer**: Als wij ervan uitgaan dat de mainportfunctie bereikt wordt met 38 miljoen passagiers, dan betekent dat dat je in relatie tot 38 miljoen en 10.000 waarschijnlijk al een situatie hebt, waarbij die twee op elkaar passen. Wij zijn altijd uitgegaan van de gedachte dat het zinvol zou zijn te spreken over die circa 40 miljoen. Die circa 40 miljoen geeft aan dat er een ondergrens is en dat er een bovengrens is. Dat wordt nog vastgelegd in de PKB. Ik kom daar zo meteen nog op terug, maar ik kan nu wel vast zeggen dat dit naar mijn overtuiging en naar de overtuiging van het kabinet betekent, dat de zaak ook voor een komende regering niet heel moeilijk zal zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat vraag ik niet, voorzitter! Mijn vraag is relevant omdat de minister van Verkeer en Waterstaat vorige keer gezegd heeft: "Wij hebben geconstateerd dat wij binnen de 10.000-grens de mainportdoelstelling niet kunnen halen". Dat is een heel duidelijk verhaal. Ik vraag het kabinet positie te kiezen tussen de regeringsfracties, met aan de ene kant de hardere opstelling van de PvdA en D66, die aan de 10.000 woningen vasthouden, en aan de andere kant de flexibeler opstelling van de VVD, die bereid is naar 10.900 te gaan als dat bij vasthouden aan de mainportdoelstelling noodzakelijk zou blijken te zijn.

Minister **De Boer**: U bent geneigd om daar een verschil tussen te zien, maar ik zie er geen verschil tussen. Ik heb heel...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar zij zien het zelf.

De **voorzitter**: Laten wij elkaar wel laten uitpraten. De minister.

Minister **De Boer**: Uit de aangeleverde teksten blijkt volstrekt duidelijk dat de partijen hebben gezegd: op dit ogenblik praten wij over 10.000 en circa 40 miljoen; dat is het uitgangspunt. Dat is ook het uitgangspunt van het kabinet. Daarop baseren wij het beleid. Als een van die twee elementen in het gedrang komt, hebben wij een nieuwe situatie. Dat betekent dat er een nieuwe PKB-discussie komt met alle inspraakprocedures en alle discussierondes in de Kamer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan is mijn conclusie dat er niet alleen een meningsverschil is binnen de coalitie, maar dat het kabinet er nog een derde optie naast legt: wij zien dan wel. Dat is toch heel erg jammer.

Minister **De Boer**: De heer Rosenmöller weet hoe deze zaken in elkaar zitten. Het is absoluut uitgesloten dat u of wie dan ook iets kan vastleggen voor de verre toekomst. Elke wet, elke PKB kan gewijzigd worden. Dat betekent ook dat de discussie over deze PKB in de toekomst weer gevoerd kan worden. Ik ga ervan uit dat het denken over de periode na 40 miljoen niet nu al moet stoppen. Het betekent ook dat een volgend kabinet nog een ander alternatief zou kunnen hebben.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Door mevrouw Van Rooy is gevraagd waarom de minister van Milieubeheer het eerst het woord voert.

Minister **De Boer**: Ja, ik kom niet aan mijn beantwoording toe.

De heer **Poppe** (SP): Ik denk dat het zeer terecht is dat de minister het eerst het woord voert, omdat de problematiek rondom de milieuaspecten van Schiphol het grootst is. De economische groei gaat op een andere manier wel vanzelf.

Ik heb het vanmorgen gehad over het geschrift van de PvdA van vorige week na het nota-overleg. Daarin zegt de minister van Milieubeheer: wat er nu staat, kwam tot stand onder grote druk van de VVD. Een eindje verder zegt de minister: maar 40 miljoen passagiers is voor mij persoonlijk het absolute maximum.

Haar partij heeft nu een compromis gesloten dat in één dag 10% groei toestaat. Dat is niet niks. Mijn vraag is, ook naar aanleiding van wat zij net zei, of de minister van Milieubeheer nog wel lekker zit in het K-vak.

Minister **De Boer**: Ja, uitstekend. Dank u. Het vlugschrift van de PvdA, dat een grote mate van populariteit geniet in de Kamer – daar ben ik blij om – wordt in het weekend telefonisch opgenomen. Het zijn geen geautoriseerde interviews. Dat is toch een gegeven. Wat er staat over de relatie met andere partijen in het kabinet, is onvolledig weergegeven. Wij kennen in Nederland gelukkig geen eenpartijsysteem. Dat betekent dat er in elke coalitie, in elk kabinet altijd discussie is over alle bijzondere onderwerpen. Het betekent dat elke partij vanuit haar eigen achtergrond de maatschappelijke problemen benadert die de partij in kwestie moet oplossen. Op basis daarvan heb je discussies, hetzij in de Kamer, hetzij in het kabinet en kom je tot een eindstandpunt. Uiteraard is er in het kabinet een hele discussie geweest over Schiphol, niet alleen tussen de PvdA en de VVD, maar ook met D66. Dan komt er een resultaat op tafel, dat u mag beoordelen. Daarvoor is deze discussie in de Kamer.

De heer Poppe heeft niet helemaal goed geluisterd naar de woorden die ik zoëven heb gebruikt. Vanaf het ogenblik dat het plan van aanpak Schiphol tot stand kwam – nogmaals, ik ben daarbij betrokken geweest; ik heb zelfs mijn handtekening eronder mogen zetten – hebben wij afgesproken dat het uitgangspunt was een groei naar circa 40 miljoen passagiersbewegingen en circa 5 miljoen passagiers die afgevoerd zouden worden via de HSL en dat er in die bandbreedte verschuivingen konden plaatsvinden. Je kunt noch het aantal passagiers via de HSL, noch het aantal passagiers via de lucht definitief vaststellen. Het zit in de bandbreedte tussen de 40 en 45 miljoen. Ik heb dat een- en andermaal uiteengezet en verteld, ook in openbare debatten. Circa 40 miljoen is voor mij een buitengewoon hard gegeven. Ik kom zo meteen daarop terug.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik kan met dit antwoord niet zo tevreden zijn. De minister kan zeggen: mijn partij verspreidt onzin

## De Boer

in het land; het is niet waar wat mijn partij zegt. Maar het is wel een uitspraak van de PvdA waarin haar minister wordt geciteerd. Daarin zegt de minister: "Voor mij persoonlijk is 40 miljoen passagiers het absolute maximum". Daarom heb ik tot haar persoonlijk de vraag gericht: voelt u zich met uw groene gezicht nog wel lekker in het K-vak als uw partij achter uw rug om, althans kennelijk niet in samenspraak, daar even 10% overheen gaat? Voor haar persoonlijk was die 40 miljoen namelijk het absolute maximum. Dat zijn geen misselijke woorden, want daarmee spreekt zij eigenlijk uit: meer is voor mij onaanvaardbaar.

Minister **De Boer**: Voorzitter! De heer Poppe heeft toch nog niet goed geluisterd. Nogmaals, het uitgangspunt was: 40 miljoen passagiers via de lucht en 5 miljoen via de HSL. Tussen die twee kan geschoven worden, omdat je dat niet kunt vastleggen. Dat is van meet af aan in discussie geweest. Sterker nog, wij begonnen met 50 miljoen passagiers door de lucht en 10 miljoen via de HSL. Dat is verder afgebladderd of afgekaderd naar 40 miljoen en 5 miljoen...

De heer **Poppe** (SP): Ja, de panelen zijn aan het schuiven. Dat is wel duidelijk.

Minister **De Boer**: Dat is altijd aan de orde geweest. Ik hecht eraan om dat te herbevestigen.

Ik vind het zinvol om nu aan de orde te stellen dat ik mij de afgelopen maanden nogal heb gestoord aan uitspraken vanuit het bedrijfsleven. Daarbij werden buitengewoon onverstandige opvattingen naar buiten gebracht die terecht veel voedsel gaven voor onrust. Men zei: het kan veel meer zijn, het zou onverstandig zijn als het bij die circa 40 miljoen zou stoppen, dat zou kapitaalvernietiging zijn. Ik vond dat onverstandig, omdat daarmee werd gesuggereerd dat de regering inderdaad iets stiekems van plan was. Zij zou weliswaar voortdurend spreken over circa 40 miljoen, maar inmiddels zou het duidelijk zijn dat dit onverstandig zou zijn, want dat zou kapitaalvernietiging zijn.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter!

De **voorzitter**: Nee, laat elkaar nu even uitpraten en laten wij niet om de zin interrumpen. Het woord is aan de minister.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik acht het uitgesloten dat Schiphol doorgroeit na de circa 40 miljoen passagiers, omdat de fysieke omstandigheden daartoe geen mogelijkheid geven, nog afgezien van de milieuraandvoorwaarden die wij gesteld hebben. Bij die fysieke omstandigheden denk ik met name aan het onderliggende wegennet en aan de veiligheidszones rond Schiphol. Als de luchthaven groeit naar een capaciteit die aanmerkelijk groter is dan de circa 40 miljoen passagiers of groter dan het plafond van de 44 miljoen passagiers, dan zouden op de kaart veel grotere veiligheidscontouren moeten worden getrokken. Dan kom je in de bebouwde kom terecht, wat dus niet kan. Om alle twijfels weg te nemen, is het kabinet zeker bereid om de uitspraken over de circa 40 miljoen passagiers met het plafond van 44 miljoen op bladzijde 9 van de PKB deel 3, in geel te laten drukken, hetgeen wil zeggen dat van deze uitspraak nooit mag worden afgeweken zonder een nieuwe PKB-procedure. Mijn persoonlijke opvatting, mijnheer Poppe, is dat Schiphol nooit kan groeien boven die circa 40 miljoen. Maar wij moeten ook onder ogen zien dat een nieuw kabinet, met een andere samenstelling dan het huidige, hierover anders kan denken. Overigens, als uw partij, mijnheer Poppe, in de meerderheid is, hebben wij uiteraard een heel andere situatie. Het beleid is niet gericht op verdere groei.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Het woord "circa" gaat in het debat een steeds belangrijkere rol spelen. Daarmee wordt het debat ook steeds vager, want met "circa" kun je kennelijk links en rechts nog aardig uit de voeten. De minister spreekt zowel in de dagbladers als in de eigen geschriften van haar partij niet van "circa 40 miljoen". Daarin zegt zij namelijk: voor mij is 40 miljoen absoluut het maximum. Daarom vraag ik haar of zij blij is met het compromis dat haar partij met de andere coalitiepartijen heeft gesloten.

Minister **De Boer**: Wij zullen dat aanvaarden en opnemen in de

PKB-tekst. Dit betekent dat het kabinet blij is, dat wij op deze manier tot een besluit kunnen komen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Het is natuurlijk niet zozeer relevant of het beleid gericht is op verdere groei. Het gaat erom, in hoeverre het beleid een belemmering kan zijn voor verdere groei. In dat kader komt het een beetje merkwaardig over dat de passagiersaantallen van de HSL en het vliegverkeer volgens de minister onderling inwisselbaar zijn. Tijdens het nota-overleg heeft haar collega van Verkeer en Waterstaat immers gezegd, dat die aantallen niet inwisselbaar zijn. Ik heb daar toen expliciet naar gevraagd. Zij heeft dat toen uitdrukkelijk afgewezen en gezegd: de 40 miljoen is een apart getal en de 5 miljoen is een apart getal.

Minister **De Boer**: Een- en andermaal is er bediscussieerd dat je passagiers niet in een trein kunt stoppen. Dat zouden wij misschien wel willen, maar dat kan helaas niet. Daarom moet het streven erop gericht zijn, zoveel mogelijk passagiers binnen Europa af te leiden per trein. Daarom is de HSL zo buitengewoon belangrijk. Wat mij betreft worden zoveel mogelijk passagiers binnen Europa verwerkt via de HSL en niet via het luchtverkeer. Dat is voor het milieu en voor de omgeving veel beter. Dat hebben wij ook voortdurend betoogd. In dit verband lijkt het mij goed om erop te wijzen dat met de aanscherping van de teksten ten aanzien van de groei van het aantal te verwerken passagiers van 40 miljoen naar 44 miljoen een dubbel slot op de groei van Schiphol is gezet. Het bereiken van één van deze twee grenzen betekent dat er op dat ogenblik een nieuwe discussie in deze Kamer zal plaatsvinden.

De heer **Schutte** (GPV): Aanvankelijk werd in de amendering ook gesproken van een dubbel slot. De regering heeft dat voorstel indertijd afgewezen. Hoe denkt de minister nu over de handhaafbaarheid van het dubbele slot? Dit was namelijk een van de argumenten van de regering om te concluderen dat het dubbele slot eigenlijk niets aan het voorstel toevoegde.

Minister **De Boer**: De maximumgrens van 44 miljoen passagiers is

## De Boer

handhaafbaar. Mevrouw Jorritsma zal op uw opmerking straks graag reageren.

De heer **Schutte** (GPV): Ik ben benieuwd.

Minister **De Boer**: Aangezien de vliegvlust van de mensen waarschijnlijk niet zal stoppen als de grens van circa 40 miljoen is bereikt, starten wij nog dit jaar met studies naar de ontwikkeling van de luchtvaart op lange termijn en onderzoeken wij de planologische mogelijkheden voor een goede inpassing. Aan het eind van volgend jaar zullen wij de Kamer rapporteren over de bevindingen op dat ogenblik. Dan zullen de studies nog absoluut niet zijn afgerond, maar het is noodzakelijk dat de Kamer dan op de hoogte is van de stand van zaken. Inmiddels zullen wij conform het regeerakkoord de luchthaven in Lelystad op zodanige wijze aanpassen, dat deze kan functioneren als een aanvullende luchthaven voor Schiphol.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Mag ik op dit punt een vraag stellen?

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat dit een afronding van een debat is en dat er spreekijdbeperkingen zijn. Het is niet de bedoeling die op te rekken via de interrupties. Er moeten nog twee andere ministers antwoorden. Misschien is het goed om de regering de verdediging te geven die men graag wil voeren. U heeft ruimte voor één zin.

De heer **Van Dijke** (RPF): Is er ruimte voor onderzoek naar mogelijkheden om het vliegverkeer terug te dringen of wordt alleen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om verdere groei op te vangen?

Minister **De Boer**: Er wordt voortdurend onderzocht of het vliegverkeer terug te dringen is. Ik wijs op de discussies over de verhoging van de kerosineheffing, over de HSL en over het verhogen van luchtvaarttarieven binnen Europa. Dat zijn allemaal studies die gericht zijn op terugdringen van het luchtvaartverkeer.

Voorzitter! In het regeerakkoord was ook geregeld dat er een herbezinning moest plaatsvinden over de nachtnorm. Het kabinet heeft de Kamer al laten weten dat zij

bereid is een zogenoemd vroege-ochtendregime in te voeren. Er heerst in de Kamer een duidelijke wens om dat vroege-ochtendregime om te zetten in een nachtregime. Het kabinet is bereid, dat nachtregime van 23.00 uur tot 7.00 uur in te voeren voor de komende drie jaar. Over drie jaar komt het kabinet bij de Kamer terug met de uitlagen van het inmiddels uitgevoerde gezondheidsonderzoek dat het karakter heeft van een veldstudie over een periode van ongeveer twee jaar. Dit gezondheidsonderzoek richt zich op de effecten van nachtlawaai van Schiphol op de wijde omgeving. Ik kan daaraan nu al vastknopen dat daarbij ook de motie van de heer Leerkes betrokken zal worden ten aanzien van het gezondheids-onderzoek waar hij om vroeg. In dat gesprek met de Kamer zullen wij aangeven of het mogelijk is, gezien de inmiddels opgedane ervaringen, dat nachtregime door te zetten. De opgedane ervaringen hebben voornamelijk met de capaciteit van Schiphol te maken. Daarna is het mogelijk om in de Kamer te discussiëren over de implementatie van de bevindingen, hetgeen kan resulteren in een discussie over de Luchtvaartwet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wordt de tekst van de PKB gewijzigd? In de toelichting wordt nog steeds gesproken over een nacht van 23.00 tot 6.00 uur. Wordt in de PKB ook de nachtzone, die bij het vijf-banenstelsel hoort, gewijzigd?

Minister **De Boer**: Wij zijn bereid om het nachtregime te laten gelden van 23.00 tot 7.00 uur. Je kunt van mening zijn dat de Luchtvaartwet daarvoor aangepast moet worden. Dat duurt echter een hele tijd. Wij vinden dat een en ander zo snel mogelijk ingevoerd moet worden. Als de Kamer daaraan hecht, kunnen wij ons voorstellen dat er in de PKB een tekst wordt opgenomen die inhoudt dat de komende drie jaar, gerekend vanaf het moment waarop de PKB van kracht wordt, op Schiphol een situatie wordt gecreëerd conform het nachtregime. Wij herzien de nachtzones niet, want daarvoor is een langere voorbereidingstijd nodig. De nachtzone heeft te maken met de wijze waarop gevlogen wordt. Het allerbelangrijkste is dat er gevlogen

wordt op de wijze die past bij het nachtregime.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nachtregime en nachtzone zijn zeer belangrijk. Ik hecht eraan dat de PKB zodanig wordt gewijzigd dat daarin wordt opgenomen dat de eerste drie jaar een nachtregime van 23.00 tot 7.00 uur geldt. Dat is beter dan dat dit alleen in de Handelingen is opgenomen.

Minister **De Boer**: Wij zijn bereid om dat te doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U doet zelf een voorstel daartoe?

Minister **De Boer**: Wij zullen dat zeker doen. Er is zelfs een motie op dat punt ingediend.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Het kabinet stelt dat de komende drie jaar het nachtregime tot 7.00 uur geldt. Op basis van onderzoeken zal bekeken worden of het nachtregime daarna langer doorgevoerd kan worden. Moet ik daaruit afleiden dat het kabinet erg is gaan twifelen aan de eigen uitspraken van nog maar een week geleden, toen het zeer stellig zei dat het nachtregime over een aantal jaren in ieder geval enkele dagen per week niet meer toereikend zal zijn? Als dat nog steeds zo is en ook zo zal blijven, zie ik niet in dat de minister nu kan zeggen dat over drie jaar het nachtregime langer, dus voor de jaren daarop, zal gelden.

Minister **De Boer**: Vorige week hebben wij gezegd dat wij de eerstkomende jaren geen problemen zien, maar dat dit daarna wel het geval is. Omdat wij de eerste drie jaar geen problemen voorzien, zijn wij bereid om het vroege-ochtendregime om te zetten in een nachtregime. De komende periode worden de mogelijkheden bestudeerd om meer capaciteit te creëren zodat het nachtregime ook in de periode daarna kan gelden. Wij weten niet of dat lukt en derhalve komen wij over drie jaar terug bij de Kamer om over het al dan niet doortrekken van het nachtregime te spreken. Dat zou dan overigens in de Luchtvaartwet geïmplementeerd moet worden. Dat spoort precies met de discussie van vorige week.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA):

## De Boer

Voorzitter! Ik kan het toch niet helemaal volgen. De minister heeft stellig naar voren gebracht dat het nachtregime, de capaciteit, over een aantal jaren niet toereikend is en dat dan tussen 6.00 en 7.00 uur het normale dagregime nodig is. Zij had toen reeds alle rapporten ter beschikking en ook de berekeningen waarop deze uitspraak was gebaseerd. Waarop stoelt zij nu de verwachting dat dit onderzoek ineens tot een ander inzicht zou leiden?

**Minister De Boer:** Ik heb vorige week gezegd dat wij de eerste jaren geen problemen voorzien. Wij waren derhalve bereid om het vroege-ochtendregime in te voeren. De stap naar invoering van een nachtregime is partieel en wij zijn daartoe zeker bereid. Wij zijn, ook op basis van het verzoek van de Kamer, bereid om ons de komende drie jaar intensief bezig te houden met het onderzoeken van de mogelijkheden om de capaciteit zodanig te gebruiken dat het nachtregime langer van toepassing is. Op dit moment is er geen concreet rapport dat daartoe aanleiding geeft. In al die jaren dat ik hiermee bezig ben is mij echter één ding duidelijk geworden, namelijk dat de ontwikkelingen buitengewoon snel gaan. Datgene waarvan je op het ene ogenblik denkt dat het niet kan, kan niet lang daarna wel, omdat de technische ontwikkelingen niet stil staan. Denk maar aan de discussies over de luchtvaartcontouren en het gebruik van de banen. Wie had ooit gedacht dat wij zoveel passagiers over vier banen zouden kunnen afvoeren?

**Mevrouw Van Rooy (CDA):** Dan was de suggestie die de CDA-fractie bij het nota-overleg op tafel heeft gelegd, verreweg de eenvoudigste en de beste om rekening te houden met al die nieuwe ontwikkelingen: neem die ontwikkelingen mee in het gebruiksplan om ieder onnodig lawaai te voorkomen en om het gebruiksplan aan te passen aan de nieuwste inzichten. Dan combineert u alles op een heel simpele manier.

**Minister De Boer:** Dan zijn wij het heel erg eens met elkaar, want dat doen wij ook. Over drie jaar komen wij terug en bekijken wij met elkaar wat onze gegevens van de afgelopen drie jaar hebben opgeleverd, welke nieuwe inzichten en nieuwe technieken inmiddels zijn ontwikkeld

en of het mogelijk is om in de komende periode, na die drie jaar, het nachtregime officieel in de Luchtvaartwet te implementeren.

**Mevrouw Van Rooy (CDA):** Het zou prettig zijn als het kabinet mijn voorstel volgt, maar ik heb de indruk dat u iets heel anders doet.

**Minister De Boer:** Goed.

Aansluitend bij een aantal vragen die met name door de heer Rosenmöller gesteld zijn, maar wellicht ook door de anderen bedacht hadden kunnen worden: wat is de rol van de milieuminister? De vraag van mevrouw Van Rooy was: waarom voert de milieuminister – het is overigens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer – als eerste het woord? Wij verwisselen in het collegiaal overleg wel vaker van tijdplaats. Dat is dus volstrekt niet nieuw. Als u hier wat vaker zou zijn, had u dat bij andere overleggen meegemaakt. Dat bedoel ik absoluut niet als kritiek, maar u zou dan zien dat het inderdaad wel meer wisselt.

**Mevrouw Van Rooy (CDA):** Mag ik vragen wat de minister bedoelt met: "als u hier wat vaker zou zijn"?

**Minister De Boer:** Ik zeg toch meteen dat ik daar niets mee bedoel? Ik bedoel: u bent meestal niet bij overleggen die met milieu te maken hebben, omdat dat niet in uw portefeuille zit. Daarom zeg ik dat en verder hoeft u het zich absoluut niet persoonlijk aan te trekken.

**Mevrouw Van Rooy (CDA):** Misschien kunt u uw woorden iets zorgvuldiger kiezen.

**Minister De Boer:** Als men kijkt naar de letter van datgene wat ik heb uitgesproken, klopt dat, want u zit niet in mijn commissies.

Naar de reeds genomen besluiten die in de vorige periode aan de orde zijn geweest – dat geldt voor dit onderwerp, maar ook voor andere onderwerpen – moet iemand die toetreedt tot het kabinet, zich kunnen voegen. Toen ik geconfronteerd werd met het regeerakkoord, waarin de mainportfunctie werd herbevestigd, wist ik dat de Schiphol-discussie op mij lag te wachten. Ik wist dat die discussie een discussie was zoals die zich hier op dit ogenblik ontrolt. Ik heb, binnen de bestaande randvoor-

waarden en mogelijkheden, mijn best gedaan om een aantal zaken die mij niet zinden, te veranderen. Dat is ook gelukt. Het kabinet heeft besloten om niet meer in de PKB-procedure een vage omzettings-procedure te hanteren, als dat nodig zou zijn. Het vroege-ochtendregime is ingevoerd. Dat heeft de Kamer nu versterkt tot een nachtregime. Het aantal van 12.600 woningen is veranderd in 10.900 woningen en dat is nu naar 10.000 woningen gegaan. Als de heer Rosenmöller zo uitdrukkelijk aan mij vraagt waarvoor mij de grenzen lagen en tot hoever ik wilde gaan, dan kan ik zeggen dat ik voor mijzelf heb bepaald dat het aantal van circa 40 miljoen passagiers voor mij de grens was. Als er, bijvoorbeeld door een discussie in de Kamer waaruit een motie was voortgekomen die had bepleit dat wij naar 55 miljoen of 60 miljoen passagiers zouden gaan of door een verandering van de situatie in het kabinet, een andere situatie zou zijn ontstaan, dan was dat voor mijn politieke positie van fundamentele betekenis geweest. Ik ben jaren bezig geweest met de discussie over die circa 40 miljoen passagiers. Dat is en blijft voor mij de grens. Ik neem dus de politieke verantwoordelijkheid voor het Schiphol-besluit in zijn totaliteit.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Dat zult u ook wel moeten, maar dat is niet zozeer wat ik u heb gevraagd. Ik heb u in eerste termijn zeer kritisch naar de milieugrenzen gevraagd, omdat wij op vrijdagavond via de post een zeer afhoudende brief van het kabinet hebben gekregen. Over de nachtnorm werd gezegd: niet naar 7.00 uur. Over de 40 miljoen: niet in geel. Voor die brief was u politiek verantwoordelijk. Als dit kabinet in die evenwichtige doelstelling (mainport en verbetering van het leefmilieu) dat verstaat onder het leefmilieu, dan ben je als milieuminister geen knip voor de neus waard, als je zo'n brief naar de Kamer durft te sturen. Dan moet je je beraden op je positie.

**Minister De Boer:** Weet u wat er nu is gebeurd? Wij hebben die brief gestuurd. De discussie gaat over het verschil tussen 10.000 en 10.900, over het vroege-ochtendregime tot 7.00 uur of het nachtregime tot 7.00 uur, over de circa 40 miljoen, al dan niet in relatie tot de 10.000. Dat soort

## De Boer

verschillen was voor ons overkomelijk. Dat hebben wij nu ook vastgelegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik weet heel goed waar de discussie over gaat. Daarnaast gaat het ook om een gedachtenlijn. De mainport-ontwikkeling is zo zeker als wat. Milieugrenzen lijken zo zacht als boter.

Minister **De Boer**: Absoluut niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De Kamer probeert via moties milieugrenzen te kwantificeren en in geel in de PKB op te nemen. Het kabinet geeft dan evenwel niet thuis. Het geeft dit ook grif toe via de brief die wij hebben ontvangen.

Minister **De Boer**: Ik heb u vorige week al geantwoord op dezelfde vragen. Met name de milieuparameters staan in geel aangegeven op bladzijde 8 van de PKB deel 3. Daar staat aangegeven – ik heb dit ook schriftelijk aan de Kamer doen toekomen – dat ten opzichte van de situatie in 1990 een aantal zaken niet mag verslechteren. Ik heb in de brief aangegeven waar de vindplaats is als het gaat om de vraag waaraan het moet worden afgemeten. De situatie van 1990 staat in de nota van toelichting. Het oogt en hoort mooi wat de heer Rosenmöller zegt, maar het staat allemaal keurig in de PKB deel 3.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De laatste keer als het mag.

De **voorzitter**: Een goede afspraak!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op dit punt, zo zou ik er bijna aan willen toevoegen.

Er staat een aantal dingen in het plan van aanpak, die ik harder geformuleerd had willen hebben in de PKB. Met betrekking tot passagiersaantallen: idem dito met een rietje. Als het gaat om de fysieke grens: exact hetzelfde verhaal. Het kabinet geeft daarop voortdurend een negatief inhoudend antwoord, zeker ook als het gaat om een deel van zijn eigen doelstellingen. Voor een milieuminister is dat absoluut onder de maat. Als ik het relateer aan zo'n belangrijk investeringsproject – met relatief zo weinig banen, zeg ik tot de minister van

Economische Zaken – dan moet ik vaststellen, dat het kabinet te kort is geschoten. Ik kan er niets aan doen.

Minister **De Boer**: Het kabinetsbesluit heeft optimaal rekening gehouden met de paradoxale situatie die altijd aan de orde is, als je te maken hebt met economie en ecologie. Daaraan ontkomt niemand. Als de heer Rosenmöller hier zou zitten, zou hij dezelfde dilemma's onder ogen moeten zien. Het betekent dat je als politiek bestuurder moet kiezen. Je moet kiezen tussen een aantal zaken die te maken hebben met werkgelegenheid, ook voor de onderkant van de arbeidsmarkt en behoud van het leefklimaat in de wijde omgeving van Schiphol. Wat wij hier naar voren hebben gebracht, vind ik een uitstekend geheel van milieuvorwaarden en economische groeimogelijkheden.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Wij hebben met het debat van vorige week en het afrondende debat van vandaag een heel belangrijke fase in de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en omgeving ingezet. Ik ben buitengewoon blij dat die fase vandaag ook echt wordt ingevuld. Als morgen over de moties is gestemd, zullen wij eindelijk duidelijkheid hebben over de richting waarin Schiphol zich zal ontwikkelen. Dat is belangrijk voor Schiphol, voor het bedrijfsleven ter plaatse en zeker ook – daar heeft mevrouw De Boer al op gewezen – voor de omgeving van Schiphol. Het is volstrekt noodzakelijk dat daarover nu eindelijk duidelijkheid komt.

De planologische kernbeslissing bevat een groot aantal samenhangende maatregelen, die ook de randvoorwaarden bieden waarbinnen de ontwikkeling van Schiphol tot mainport moet plaatsvinden. Door die samenhang konden er niet zomaar dingen uit worden gehaald en was niet alles uit- en inwisselbaar. Ook het kabinet heeft er steeds naar gestreefd dat door dit totaalpakket het evenwicht tussen de ontwikkeling van Schiphol en het belang van de omgeving zo gunstig mogelijk is. In het licht van dat evenwicht tussen mainport en milieu hebben het kabinet en de Kamer zich beraden over alles wat er tot nu toe gebeurd is.

Aan degenen die zo kritisch reageerden op het feit dat het kabinet een groot aantal moties heeft ontraden, zeg ik dat het logisch is dat het kabinet tracht vast te houden aan datgene wat het in de planologische kernbeslissing heeft vastgelegd. Dat leggen wij er niet voor niets in vast. Aan de andere kant zou het te gek zijn als het kabinet in de discussie met de Kamer op elk onderdeel van alles wat er gezegd wordt en tot in de laatste fase, de stemmingen, toe zou zeggen dat de Kamer helemaal niets mag doen en dat zij nooit meer een mening mag geven. Dat zou betekenen dat de Kamer, door in de PKB ook maar een woord te veranderen, het kabinet dwingt tot intrekking van de PKB of tot aftreden. Zo ernstig is het nu ook weer niet, zeg ik tegen mijnheer Rosenmöller, voordat hij weer naar de microfoon draaft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw Jorritsma! Ik stond en ik was net gaan zitten. Misschien was u dat ontgaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zei het terwijl u ging zitten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Misschien kunt u af en toe wat beter kijken. De heer Poppe zegt dat u het wat zwart/wit ziet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt. Hier sta ik; ik kan niet anders.

Voorzitter! De afgelopen dagen heeft ook het kabinet nagedacht over de inbreng van de diverse partijen in de Kamer. Van links tot rechts in de Kamer is van alles ingebracht. Er zijn zeer uiteenlopende standpunten maar voren gebracht op een aantal, overigens in mijn ogen nog steeds kleinere onderdelen. Wij hebben vorige week tot ons grote genoegen geconstateerd dat een zeer brede kamermeerderheid het eens is met het kabinet, dat Schiphol tot mainport moet kunnen uitgroeien en dat er een vijfde baan moet komen om ervoor te zorgen dat de geluidshinder en een aantal andere milieuparameters binnen de grenzen blijven. Naar mijn gevoel gaat het nu vooral over procedures en over de vraag of een inschatting van de werkelijkheid in 2003 of later naar de ene of naar de andere kant uitvalt.

Wij zijn het erover eens dat Schiphol moet kunnen uitgroeien tot een omvang van circa 40 miljoen. Ik



## Jorritsma-Lebbink

vind het buitengewoon creatief dat de coalitiepartners in de Kamer de formulering hebben bedacht die zij hebben bedacht. Hadden wij dat maar gedaan, dacht ik toen de tekst vanochtend bekend werd. Ook aan het kabinet werd die tekst immers pas vanochtend bekend. Dat is in tegenstelling tot wat in het verleden gebeurde, want toen werd overeenstemming niet bereikt tussen de coalitiepartners onderling maar gezamenlijk met het kabinet. Volgens mij is hierbij gekozen voor een tamelijk duale manier van werken. Ik ben daar voorstander van en ik zal graag met de Kamer daarover discussiëren. Toen ik de formulering zag die de coalitiepartners in de Kamer hadden bedacht, dacht ik: dat is een heel slimme. Wij liepen steeds tegen het feit aan dat "circa 40 miljoen" op zichzelf geen handhaafbare grens was. Dat zou betekenen dat bij 40 miljoen plus één de deur op slot zou moeten gaan. Als er een maximum wordt aangegeven, betekent dat dat de tussenliggende tijd moet worden gebruikt om na te denken over wat er moet gebeuren als dat aantal is bereikt. Dat betekent ook dat er een forse klem op wordt gezet. Ik ben daar vóór en ik kan dan ook leven met de passage die nu door de coalitiepartners wordt voorgesteld. Daarmee wordt geen niet-handhaafbare grens geïntroduceerd. Gesteld wordt: we groeien uit tot circa 40 miljoen en het kan in elk geval niet méér zijn dan 44 miljoen. Wat het realiteitsgehalte van die groei betreft heb ik de vorige week al gezegd dat het naar mijn mening een illusie zal zijn – ik denk nu niet primair aan de verkeersproblemen rond Schiphol maar eerder aan de fysieke capaciteit van de luchthaven – om te denken dat Schiphol op dezelfde plek veel groter kan worden. Mevrouw De Boer heeft er al op gewezen dat wij dan met de veiligheidscontouren in het gedrang komen omdat het dan, althans volgens de huidige inzichten, om zeer veel méér vliegtuigbewegingen gaat.

De heer **Schutte** (GPV): Met deze redenering heb ik geen problemen maar in de brief die wij in het weekend kregen, was de mogelijkheid om te handhaven niet gekoppeld aan het aantal passagiers maar aan het handhavingssysteem. Met andere woorden: ook het maximale

aantal van 44 miljoen is op zichzelf niet handhaafbaar.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daarmee komen wij bij het realiteitsgehalte van handhavingsmogelijkheden bij dergelijke aantallen. Er zijn mensen in dit land die denken dat binnen de 10.000-grens misschien wel 60 miljoen passagiers geaccommodeerd kunnen worden. Ik durf er mijn hand voor in het vuur te steken dat dit niet zal lukken. Met de kennis van zaken van vandaag denk ik zelfs dat het niet zal lukken om de mainportdoelstelling te halen binnen die 10.000-grens. Echter, ik ben graag bereid – anders hadden wij die 10.000-grens niet in de PKB vastgelegd – om alles op alles te zetten om het wèl binnen die 10.000-grens te persen. Wij kunnen evenwel niet garanderen dat dit lukt. Dan zeg ik: het hoeft ook niet op basis van de Luchtvaartwet gehandhaafd te worden, omdat het een illusie is te denken dat je er ooit overheen zult kunnen schieten binnen de huidige parameters van de PKB.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik begrijp dat mevrouw Jorritsma zich inspant om het compromis dat de paarse fracties in deze Kamer op tafel hebben gelegd, positief tegemoet te treden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daarvoor behoeft ik mij niet in te spannen, zo kan ik u melden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Als de minister nu zegt dat ze het jammer vindt dat ze niet zelf op dat maximum van 44 miljoen is gekomen, begrijp ik de argumentatie niet die zij heeft verwoord in de brief die wij voor het weekend ontvingen. Immers, die argumentatie houdt in dat de in de motie inzake de 40 miljoen aangegeven grens verkeerd is. Gesteld wordt dat het verkeerd is om met passagiers te rekenen omdat het om milieugrenzen gaat. Het lineaire verband tussen lawaai en passagiers bestaat niet. Hoe moet ik nu de opmerking van de minister begrijpen dat die 44 miljoen toch wel een heel aardig getal is dat ook wel aardig kan worden gehandhaafd?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mijn bezwaar was dat gesuggereerd werd dat "circa 40 miljoen" 40 miljoen was en dat dat een handhaafbare

grens zou zijn. Zelfs al "geel" je het, dan nog spreek je daarmee niet uit dat dit een op basis van de Luchtvaartwet handhaafbare grens is. Nu wordt er gesteld dat de groei tot circa 40 miljoen een beleidsuitgangspunt is. Dat leggen wij vast in de PKB en vervolgens voegen wij er een maximum aan toe om elk misverstand weg te nemen in verband met het probleem "40 miljoen plus één". Dat is altijd het lastige: een "gegeelde" tekst heeft rechtsgeldigheid. Voorkomen moet worden dat iemand op de gedachte zou komen dat bij 40 miljoen plus één de luchthaven op slot zou kunnen. Dat is niet zo en die gedachte nemen wij weg door het maximale aantal passagiers op te nemen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): En dus is 44 miljoen plus één onmogelijk.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het gaat om verschillende parameters. Ik ben ervan overtuigd dat vèr voordat die aantallen zijn bereikt, er opnieuw zal worden gediscussieerd over alles wat met de luchthaven te maken heeft. Ik denk daarbij aan wat er na deze PKB-periode moet worden gedaan. Wij maken immers voor het eind van het volgend jaar een nota over de luchthavenstrategie "na Schiphol" of na deze periode, waar de heer Van den Berg naar heeft gevraagd. Voordat je tegen echte grenzen aan gaat lopen, als er nog ruimte is, moet je natuurlijk met elkaar besproken hebben hoe je verder gaat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat ben ik helemaal met u eens, maar wij hadden het over 40 miljoen en 44 miljoen. Minister De Boer heeft zojuist gezegd, dat alles zo snel verandert, dat je ontwikkelingen moeilijk kunt voorzien. Dat kan natuurlijk ook betrekking hebben op technologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld veel geluidsarmere vliegtuigen. Dat zou ook wel eens kunnen betekenen dat wij boven 44 miljoen uitkomen. U zegt dat het cijfer toch niet hard is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mevrouw Van Rooy maakt het naar mijn gevoel nu vooral gecompliceerd omdat zij denkt, dat ik daarmee in de problemen kan komen. Naar mijn mening spreken wij over volstrekt theoretische situaties. Er zijn

## Jorritsma-Lebbink

natuurlijk met de kennis van vandaag berekeningen gemaakt over het vliegtuiglawaai dat wij kunnen verwachten voor de toekomst. Ik realiseer mij heel goed dat wij dan over een lange periode spreken, maar die is nu ook weer niet zo lang dat wij helemaal niets weten. Wij weten ook dat wij de afgelopen jaren via optimalisering het aantal geluidsgehinderde woningen al hebben kunnen terugbrengen van het aantal van 12.600 dat wij toen nog nodig achtten om de mainport-doelstelling te kunnen halen tot, met de kennis van vandaag, 10.900. Een aantal mensen hebben uitgesproken dat de mainportdoelstelling gemakkelijk gehaald kan worden binnen de grens van 10.000. Zekerheid daarover hebben wij niet. Ik kan mij vinden in de uitspraak dat wij ons best doen om dat te doen. Wellicht kan het ook. Zou vervolgens blijken dat het niet kan, dan is het, zoals mevrouw De Boer ook al heeft gezegd, aan degene die op dat moment de verantwoordelijkheid draagt.

Een ding durf ik met zekerheid te zeggen. Dat zal dit kabinet niet zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Daar zijn wij het zeker over eens.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar hopelijk is het wel van dezelfde samenstelling. Het is dan nog dit kabinet niet en dat is een verschil met politieke partijen. Politieke partijen kunnen een uitspraak voor een langere duur doen dan een kabinet kan doen. Het zal nooit het huidige kabinet zijn wat erover kan besluiten.

De vijfde baan moet zelfs nog aangelegd worden. Laten wij even niet vergeten, dat er voorlopig jammer genoeg nog helemaal geen vijfde baan ligt. Dat betekent dat de komende tijd nog veel te veel woningen last hebben van de geluidshinder op Schiphol, zelfs met de huidige aantallen passagiers. Het stoort mij wel eens dat gesuggereerd wordt dat het allemaal slechter wordt. Nee, de vijfde baan zal ervoor zorgen dat het een aanmerkelijk stuk beter wordt; heel veel beter, zo durf ik wel te zeggen.

Voorzitter! Ik zou nog een opmerking kunnen maken over het feit dat mevrouw De Boer voor mij sprak. Eerlijk gezegd heb ik het gevoel dat die vraag meer met het verleden dan met het heden te

maken heeft. Afgelopen maandag, toen wij over de Betuweroute spraken, is mevrouw De Boer ook begonnen, terwijl ik de eerste ondertekenaar ben. Dat zal misschien nog wel eens gebeuren. Er zal ook wel eens een onderwerp zijn waarbij mevrouw De Boer de eerste ondertekenaar is en ik de tweede ben, maar wij het gevoel hebben dat ik als eerste kan antwoorden. De afgelopen maandag antwoordde mevrouw De Boer puur uit praktische overwegingen als eerste, omdat zij buitengewoon weinig vragen had gekregen. Het is dan toch een beetje vervelend als je helemaal tot het eind van het debat moet wachten. Wij hadden de afgelopen dagen de indruk, dat de focus van de discussie ontzettend op aspecten van milieu en ruimtelijke ordening van de planologische kernbeslissing kwam. Ik vind het prima dat mevrouw De Boer dan eerst begint. Wat maakt dat nu uit? Ik zit er niet mee. Het heeft niets met competentie te maken.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het was slechts een informatieve vraag. Dat er zo uitgebreid op geantwoord wordt, geeft blijkbaar aan dat de vraag toch ingewikkeld is. Ik snap eerlijk gezegd niet wat zij met het verleden te maken zou hebben. Zij was slechts ingegeven door de ervaringen in allerlei andere overlegsituaties in dit huis. Het is uiterst gebruikelijk dat de eerste ondertekenaar als eerste antwoordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, hoor. Ik heb vorige week in een mondeling overleg over Schengen gezeten. Daar begon ik, daarna kwam de tweede ondertekenaar en uiteindelijk antwoordde de eerste ondertekenaar. Waarom antwoord ik hier zo uitvoerig op? Omdat de vraag mij verbaasde. Erover nadenkend ben ik nu toch niet zo erg verbaasd, want er waren in het verleden wel eens verschillen in opvatting tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en die van VROM.

De heer Van Gijzel heeft vragen gesteld over de ruimte voor de satelliet en de Buitenveldertbaan. Hij heeft een motie ingediend om een stuk uit de witte tekst van de planologische kernbeslissing te halen. Ik ga akkoord met het schrappen van die tekst. Het is geenszins de bedoeling dat op die plek een tweede areaal wordt gecreëerd. Daar komt een satelliet en

vervolgens wordt deze zodanig op de bypass-west aangesloten dat de HST's er kunnen stoppen. De bebouwing van dat gebied zal zo zuidelijk mogelijk komen te liggen. De rest van het gebied zal vooral worden gebruikt voor taxibanen en plekken waar vliegtuigen kunnen stoppen. Als de satelliet op een andere plek moet worden gelegd, bijvoorbeeld conform de 5G-variant, moet het tracé van de bypass-west op een heel andere plek komen te liggen. Bij 5G leidt dit tot een tracerings van de bypass via het in de oksel gelegen satellietgebied. De extra kosten hiervan bedragen 672 mln. Dat is erg veel geld. Ook is het belangrijk dat het uit een oogpunt van milieukwaliteit behoorlijk wat slechter is om de satelliet in de oksel te leggen, doordat het grondlawaai, de lokale luchtverontreiniging en de stank in Badhoevedorp hierdoor negatief beïnvloed worden. Ook uit een oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is dit slechter, omdat de groenzones waarvan de aanleg nu tussen de woonbebouwing en de luchthaven beoogd is, dan niet mogelijk zijn. Daarom moet het naar onze mening op die plek. Het wordt een bescheiden satelliet, met een niet-landzijdige ontsluiting, uitsluitend voor de HST.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die laatste twee heldere toezeggingen vind ik uitermate relevant. Het gaat erom dat de verborgen agenda waarover wij vorige week hebben gesproken, absoluut niet aan de orde is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die is er echt niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zegt dat de satelliet wel degelijk westelijk van de Zwanenburgbaan komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is wat de heer Van Gijzel met zijn motie op stuk nr. 19 wil voorkomen. Dat lijkt mij ook belangrijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht dat het motie nr. 18 is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, ik denk dat het motie nr. 19 is, waarvan het dictum over de figuren 9 en 10 gaat. De heer Van Gijzel vraagt daarin terecht, "de begrenzing

## Jorritsma-Lebbink

van het luchtvaartterrein zodanig te wijzigen dat het gebied tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde parallelle baan niet meer ruimte biedt dan nodig is voor de aanleg van taxibanen". Daar zit geen woord Spaans bij. U hebt aanneming van deze motie ontraden. Ik heb daar de volgende vraag over.

In de UMER, de uitvoeringsmilieu-effectrapportage, wordt een plannetje gemaakt voor de satelliet en het satellietgebied. Daarin wordt expliciet melding gemaakt van de ontsluiting van het tweede areaal. U zegt echter dat er überhaupt geen tweede areaal komt. Wat is dan de betekenis van de tekst in de UMER?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Zoals ik heb gezegd, halen wij nu de mogelijkheid uit de PKB om tot een tweede areaal te komen. Wel reserveren wij ruimte voor de satellieten. De enige reden waarom de satelliet op die plek moet komen te liggen, is dat wij anders de aansluiting op het openbaar vervoer, op de hogesnelheidslijn, niet kunnen verwezenlijken. Wij hebben wel de afspraak om zoveel mogelijk aan substitutie te doen en een OV-doelstelling te halen. Overigens is de UMER voor 5P nog helemaal niet in procedure gebracht en daar komt het tweede areaal dus niet in te staan.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! Ik moet hier inderdaad aan toevoegen, wat ik zoëven niet heb gedaan, dat ik hier spreek over een vertrouwelijk concept van april over die UMER. Maar het lijkt mij toch relevant om die vraag nu te stellen omdat wij nu het debat hebben over de PKB. Als daar staat dat er westelijk van de Zwanenburgbaan, de mogelijkheid is om met een kleine satelliet uit te breiden, zonder dat er helder is geformuleerd dat het niet kan uitbreiden tot een tweede areaal, dan wordt er het begin gemaakt met de mogelijkheid om een tweede areaal te creëren op basis van een satelliet. Dat is wel degelijk een gevaarlijke ontwikkeling, zeker als er in dat concept aan wordt toegevoegd: de ontsluiting van het tweede areaal. Als je dan wakker blijft, schrik je je het apezuur.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar wij hebben vandaag toch een discussie met de Kamer. Aan het einde van dat debat trekken wij

conclusies. Ik kan u nu al zeggen dat als de moties van de coalitiepartijen worden aangenomen, de concept-aanwijzingen op een aantal plekken behoorlijk aangepast zullen moeten worden. Dat betekent overigens ook, dat wij voor de aanwijzingsprocedure vertraging zullen oplopen. Maar als ik daarmee een breed gedragen project geaccepteerd krijg, dan is er een goed verhaal bij te houden. Dat zal betekenen dat wij voor een aantal plekken waar wij nu melden dat de PKB wordt aangepast, de daarbij behorende vervolgprocedures behoren aan te passen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** U spreekt dus minder negatief over de motie op stuk nr. 19 dan wij uit de brief konden opmaken? Het gaat dan over de motie van de leden Van Gijzel en Van 't Riet die mijn fractie ongetwijfeld zou ondersteunen. Die motie is vooral belangrijk vanwege het element van de fysieke begrenzing. U heeft die motie niet positief bejegend, maar het is mogelijk dat de argumentenwisseling van vandaag tussen Kamer en kabinet ertoe leidt dat die motie een meerderheid vindt in de Kamer zonder dat het kabinet dat tegenwerkt. Dat zou niet slecht zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Sterker nog, volgens mij heb ik die motie inmiddels ongeveer overgenomen. Wat schrijf ik namelijk zelf in mijn brief over de motie op stuk nr. 19? Het kabinet accepteert de strekking van de motie en zal daartoe de figuren 9 en 10 van de PKB aanpassen. De huidige formulering van de motie – daar heb ik net over gesproken – maakt echter de ontwikkeling van een beperkte maar wel noodzakelijke satelliet onmogelijk. In die zin ontraadt het kabinet de motie te aanvaarden. Ik zeg dus dat er wel een satelliet mogelijk moet zijn die aangesloten wordt op het railnet via de bypass-west, zodat de HST er kan stoppen. Vervolgens halen wij ook nog de tekst weg, waarom in de motie op stuk nr. 18 is gevraagd. Ik zou niet goed weten wat ik nog meer kan doen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Wat u meer kunt doen, is die motie ruiterlijk ondersteunen door die nuancering met betrekking tot de mogelijkheid van een satelliet ten westen van de Zwanenburgbaan inderdaad onmogelijk te maken. Dat

is immers het begin van uitgroei naar een tweede areaal, zeker als het nu al in de UMER staat?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar ik heb u zojuist gezegd, dat wij graag die plek handhaven voor een satelliet. Waarom? Als wij die satelliet niet op die plek leggen, moeten wij om de bypass-west en dus de HST aan te sluiten op die satelliet, hem naar een andere kant verleggen. Dat kost 672 mln. meer, zoals ook de 5G-variant 672 mln. meer kostte. Daar zou ik niet voor willen pleiten. Ik spreek dus met u af, dat er geen tweede areaal komt, dat we wel een kleine satelliet realiseren die wel op de nu geplande plek komt en dat we om de openbaarvervoersdoelstelling te kunnen halen en de substitutie zo optimaal mogelijk te kunnen maken, die satelliet aansluiten op de bypass-west. Ik kan het niet helderder zeggen. Ik wil hem niet op die andere plek hebben omdat anders de minister van Verkeer en Waterstaat en dus het kabinet geconfronteerd worden met een extra uitgave van 672 mln. Daar voel ik gewoon niets voor.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** U zegt dat het om een kleine satelliet gaat. Schiphol is ook ooit klein begonnen. Ik zou aan de heer Van Gijzel willen vragen of ik zijn motie goed interpreteer als ik zeg dat westelijk van de Zwanenburgbaan in feite alleen maar taxibanen zouden mogen worden gecreëerd. Daaruit mag niet worden geïnterpreteerd dat er ruimte zou zijn voor een kleine beperkte satelliet met de ontsluiting voor een tweede areaal, zoals nu in de UMER wordt opgemerkt?

**De heer Van Gijzel (PvdA):** U heeft gelijk met uw opmerking over het tweede areaal in verband met de UMER. Dat zint mij ook niet en ik heb vorige week ook al gezegd dat dit in feite al helemaal klaar is terwijl de parlementaire behandeling nog moet plaatsvinden. De minister heeft toen gezegd, dat de UMER aangepast wordt op basis van de discussie in de Kamer. Ik neem aan dat dit onderdeel echt substantieel gewijzigd wordt, conform de toezegging die de minister aan de Kamer gedaan heeft. Maar nu het tweede punt en dat heeft te maken met de satelliet. In de tekst van de PKB, zoals ook in de motie op stuk

## Jorritsma-Lebbink

nr. 18 is verwoord – welke motie ik schrap – werd nog uitgegaan van een reservering van het tweede areaal op die locatie. Die tekst is geschrapt. Wat niet mag blijven hangen, is de suggestie dat in de ruimteplanologische reservering – de kaartbeelden – toch nog zoveel ruimte blijft bestaan dat daar een tweede areaal mogelijk is. Ik versta de minister zo, dat zij bereid is het kaartbeeld van de ruimteplanologische reservering zodanig aan te passen, dat daar de minst mogelijke ruimte wordt vrijgemaakt voor de satelliet noodzakelijk voor de 40 miljoen, zonder landzijdige ontsluiting. Ik wil dat graag bevestigd hebben.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dan moeten we even goed weten wat een satelliet is. Dat zijn vliegtuig-opstelplaatsen en taxibanen. Je maakt je beelden in de PKB natuurlijk op basis van een ruimtelijke reservering. Het is de bedoeling dat op het zuidelijkste deel van de plek de slurven en dat soort zaken komen te staan en dat het noordelijke deel wordt gebruikt voor de taxibanen. Heel veel kleiner dan erin staat, kan ik het niet maken. Ik herhaal, dat die ruimte nodig is voor de taxibanen. We kunnen van alles willen en de Kamer kan er van alles uitstrepren: wij leggen nu met elkaar vast dat er geen tweede areaal op die plek komt. Wij leggen ook vast, dat er op die plek wel een satelliet mag komen en dat die moet worden aangesloten op de HSL. Wij maken geen reservering voor een landzijdige ontsluiting. Dat is toch ongeveer wat ik erover kan zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waar het om gaat, dat het ook in het kaartbeeld in de PKB zichtbaar tot uitdrukking komt...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar komt dus een "S" te staan!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): ...en dus niet, zoals oorspronkelijk, een grote reservering voor een satelliet. Die angst deel ik met de heer Rosenmöller. Op het moment dat je vliegtuigen aan de slurf kunt zetten, kun je er ook in- en uitchecken en landzijdig ontsluiten. Die ontwikkeling moet op die plaats niet mogelijk zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het lastige is, dat dergelijke zaken

allemaal bestemmingsplantechnisch zijn. Over een landzijdige ontsluiting moet op een heel andere manier gesproken worden. Wij doen dat dus niet. We nemen dat niet op in de PKB. We nemen ook niet op, dat er een tweede areaal mag komen. Dat doen we dus niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar waar het om gaat, is dat het wel in de tekst stond en...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, en we schrappen dat eruit en dat schrappen we dus ook uit de UMER.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En dat willen wij dus ook zoveel mogelijk in het kaartbeeld tot uitdrukking zien komen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voor zover ik dat tot uitdrukking kan brengen, wil ik dat proberen want er staat gewoon een "S". Het lastige is namelijk, dat je die ruimte wel nodig hebt voor de taxibanen. De ruimte wordt niet zozeer bepaald door het tweede areaal alswel door de satelliet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het kaartbeeld bij de PKB zit de ruimte voor de taxibanen en wel aan de noordkant, richting Hoofdvaart. Aan de zuidkant zit een vrij grote driehoek, die gereserveerd is voor...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar dat is het globale zoekgebied.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan globaal zoekgebied zijn maar het kan ook een heel groot areaal met zich brengen. Ik begrijp uw toezegging, dat u dat dus niet wilt, maar ik vraag u om te bezien of dat stukje zo minimaal mogelijk ingekaderd kan worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik wil daar graag naar kijken. Wij nemen niet op, dat er een tweede areaal mag komen. Dat kan dan ook niet binnen de huidige PKB. Het kan gewoon niet. Het is niet gebruikelijk om detailbeelden in een PKB op te nemen. Ik wil best bezien of we ook voor het zoeken nog verdere beperkingen kunnen opleggen, maar dat is heel lastig omdat je natuurlijk wel een realistisch beeld moet geven om een werkelijke satelliet te kunnen realiseren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): We spreken net af dat het om circa 40 miljoen gaat. In dat beeld past dus geen tweede areaal. Dat zegt u ook. In de tekst schrappen we dat. U zegt, dat deze PKB niet kan leiden tot een tweede areaal. Dat moet dus ook zichtbaar in de ruimtelijk-planologische reservering aangepast kunnen worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat staat er ook. Er staat alleen in, dat er een gebied komt waarbinnen men een satelliet mag bouwen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zou daar dus graag een beeld van willen krijgen, waarin die minimale reservering voor die satelliet is opgenomen, die recht doet aan die 40 miljoen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Zelfs voor een tweede areaal zou je een gebied opnemen, dat groter is dan je nodig hebt voor een tweede areaal. Dat doen we dus niet. Wij nemen nu een zoekgebied op voor een satellietgebied. Wij zeggen daarbij dat de bouw van de satelliet zoveel mogelijk in het zuidelijk deel van het gebied zal moeten plaatsvinden, zodat de taxibanen meer aan de noordelijke kant zullen komen te liggen. Maar wij nemen nadrukkelijk nergens op dat er een tweede areaal komt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar dat is...

De **voorzitter:** Nee, mijnheer Van Gijzel. U bent uzelf aan het herhalen en de minister herhaalt het antwoord dat zij zoëven ook al gaf. Er is ook nog een tweede termijn, zodat de precieze formulering kan worden gevonden om ieder misverstand uit te sluiten. Het woord is nu aan de minister.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Van Gijzel heeft ook nog gevraagd of de Buitenveldertbaan niet een stuk zou kunnen worden ingekort. Dit is ook al bij de beantwoording van de vragen aan de orde geweest. Hij pleitte in een eerder stadium voor 3000 meter, maar ik begrijp nu dat 3200 meter ook tot de mogelijkheden zou behoren. Ik wil natuurlijk overal nog wel weer naar kijken, maar eerst het volgende.

## Jorritsma-Lebbink

De Buitenveldertbaan en de Kaagbaan zijn op een aantal momenten nodig. Bij sterke westelijke of oostelijke wind zijn de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan de enig beschikbare banen voor vertrekkend verkeer. Het lastige is dat in die omstandigheden ook zware vliegtuigen van die banen gebruik moeten maken, zoals ook in de antwoorden op de vragen keurig omschreven staat. Naarmate de baan korter is, kunnen vliegtuigen met minder belading van die baan gebruik maken. Als het buiten 20 graden is (want ook de temperatuur heeft ermee te maken) moet, bij een baanlengte van 3200 meter in plaats van 3450 meter, een Boeing 747-vrachtvliegtuig 7% van zijn lading laten staan.

Waar wij er toch al voor gekozen hebben zo min mogelijk gebruik te maken van de Buitenveldertbaan als dat niet nodig is, dan moeten wij de baan niet onprofijtelijker maken, waar hij er nu al ligt. Bovendien maak je dan de luchtvaart weer minder efficiënt, wat betekent dat je per saldo uiteindelijk tot meer vliegtuigbewegingen zou moeten komen, wat mij nu ook weer niet goed lijkt.

Ik weet wel dat het over relatief kleine verschillen gaat. Maar hierbij gaat het er niet om een investering te doen om iets extra's te bereiken. Je gaat iets weghalen waar je nu iets mee kan doen op de momenten dat het nodig is. Maar het gebeurt ook alleen op de momenten dat het nodig is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De redenering daarbij is, dat op zichzelf op die momenten, die beschreven staan in de PKB, een kortere baan daarvoor voldoende zou zijn. U moet zich realiseren dat wij nu één lange baan hebben die gebruikt wordt voor het zware verkeer. Dat is de Buitenveldertbaan. De Kaagbaan wordt verlengd en de vijfde baan wordt een lange baan. Dat betekent dat er dadelijk twee lange banen zijn. Dan is die derde baan, de Buitenveldertbaan, als zodanig niet meer nodig. Behalve bij oostenwind of westenwind. Dan is de lengte van die baan niet meer zo belangrijk. Dan kan juist van de kortere baan gebruik worden gemaakt, omdat je dan meer spin-off hebt, meer tegendruk hebt.

Waar ik mijn zorg over uitspreek – dat moet voor u toch ook een punt

van zorg zijn – is dat de mensen in Amstelveen...

De **voorzitter**: Mag ik u onderbreken? U hebt geen termijn. U kunt een korte opmerking maken, maar ik heb de indruk dat u nu in het vuur van uw betoog uw termijn verlengt. Wilt u uw vraag stellen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zie niet precies in waarom die Buitenveldertbaan nodig is, voor welke exacte situatie, anders dan alleen bij oosten- en westenwind.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat zijn precies die situaties.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daarvoor is 3200 meter lang genoeg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is juist niet lang genoeg voor een zware Boeing 747 met vracht. Het is toch heel dom om iets weg te halen wat er al ligt, wat je in een extreme situatie nodig hebt. Als je de investering vandaag zou doen, zou je misschien niet besluiten tot die lengte die er nu is, voor die paar keren dat je de baan nodig hebt. Maar voor die paar keren dat je de baan in de huidige lengte nodig hebt, is het toch zonde om iets wat je hebt, weg te halen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Goed, dan vraag ik u het volgende. Als dadelijk mocht blijken dat die Buitenveldertbaan onrechtmatig op die manier gebruikt wordt, niet conform de afspraken, ben u dan alsnog bereid de baan in te korten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan ben ik bereid ze te verbieden om de baan zo te gebruiken. Wij hebben afgesproken dat dat niet mag. Dat staat in de PKB.

Mevrouw Verbugt heeft gevraagd naar de gesprekken met het ROA. Uiteindelijk krijgt u natuurlijk het uitvoeringsconvenant, als dat is afgerond. Voor zover het ROA tegen die tijd nog bestaat, gaan wij daarmee in discussie over de uitvoeringsafspraken van het RVVP, het Regionaal verkeers- en vervoersplan. Dat krijgen wij natuurlijk ook hier terug. Ik kan u toezeggen dat u er onmiddellijk verslag van krijgt, als er iets te melden is uit overleg dat wij voeren.

Laat ik aan het eind van mijn betoog in eerste termijn toch even

herhalen dat, mochten de door de coalitiepartijen voorgestelde moties worden aangenomen, dit enige vertraging van de aanwijzingsprocedure meebrengt. Wij zullen proberen dat zo beperkt mogelijk te houden, maar wij moeten op een aantal plekken na de PKB ook de UMER en de concept-aanwijzing aanpassen.

De **voorzitter**: Er zijn geen directe vragen aan de minister van Economische Zaken gesteld. Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn. Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. De spreektijden zijn zoals gebruikelijk een derde van die in eerste termijn.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik mijn motie op stuk nr. 32 heb gewijzigd. Die is inmiddels rondgedeeld. Ik heb begrepen dat ook gemeld kan worden dat hieraan wordt voldaan.

De **voorzitter**: De motie-Rosenmöller (23552, nr. 32) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

---

### 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 20 Ke-geluidszonecontour behorende bij de 35 Ke-zone;
- een nachtzonecontour van 20 dB(A) behorende bij de nachtzone van 26 dB(A);
- de immiszieconcentraties van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (stand still 1990);
- het groepsrisico (stand still 1990);

en tevens op pagina 25 van de PKB de adequate handhaving van deze onderdelen expliciet op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

## Rosenmüller

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 43 (23552).

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik voeg hieraan toe dat ik wat de milieugrenzen en de luchtvervuiling betreft de interpretatie van de bewindslieden deel die zij ons in de brief van afgelopen vrijdag hebben doen toekomen.

Rest mij iets te zeggen over het in politieke zin opmaken van de balans. De coalitiepartijen hebben gisteren en eergisteren met elkaar gesproken en zijn tot consensus gekomen. De vraag is wat die consensus waard is. Naar onze opvatting – daarom hebben wij de motie medeondertekend – kan de stringente grens van 10.000 woningen makkelijk gehaald worden. De minister van VROM heeft gezegd dat het aan volgende kabinetten is om te kijken wat er gebeurt op het moment dat dit spanningen oplevert met de mainportcriteria. De heer Te Veldhuis heeft gezegd dat hij dan kiest voor mainport. Mevrouw Van 't Riet en de heer Van Gijzel hebben gezegd dat zij dan toch kiezen voor 10.000 woningen. Compromis, hoezo compromis?

Ik kom bij de 40 miljoen passagiers. Binnen een dag of tien wordt daar 10% bij gedaan. Dat maakt het absoluut ongeloofwaardig dat in dit debat het toekomstige slot op Schiphol centraal staat. Wie zegt mij, de bewoners, de omwonenden en de provincie dat het straks inderdaad het uiteindelijke slot op Schiphol zal zijn?

Het was nu mogelijk om een verruiming van de nachtnorm van 6.00 uur naar 7.00 uur wettelijk vast te leggen. Dat had vorig jaar al moeten en kunnen gebeuren bij de Luchtvaartwet. Toen deed de PvdA het niet. Nu trok men de grote broek aan, maar in de loop van het debat hangt die broek weer op de knieën. Ik vind dat doodzonde en dan spreek ik nog niet over de fysieke beperking.

Over die fysieke beperking zegt de minister van Verkeer en Waterstaat nu onomwonden, anders dan de motie van Van Gijzel en Van 't Riet, die wij zullen ondersteunen, dat westelijk van de Zwanenburgbaan een satelliet kan ontstaan met landzijdige ontsluiting. Via het spoor is een bepaalde vorm van landzijdige ontsluiting. De minister zegt nu dat het een kleine satelliet is, maar wie geeft mij de zekerheid dat die niet

kan uitgroeien tot een grote satelliet, tot een tweede areaal? Ooit is Schiphol ook zo begonnen. Er is geen sprake van een enkel slot, laat staan een dubbel slot, om nog niet te spreken over een driedubbel slot op Schiphol.

Voorzitter! Wij spreken hier over een investering van 33 mld. Ondanks alle discussies over milieu zijn de grenzen boterzacht. Wij maken met deze investering van Schiphol een van de grootste vervuilers van dit land. Wat levert het op? Het levert 24.000 banen op. Ik zeg tegen de minister van Economische Zaken, ook in relatie tot de discussie die wij vorige week daarover hebben gehad: dat zijn de duurste banen die wij ooit in Nederland hebben gecreëerd.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Vanmorgen is door de heer Te Veldhuis van de VVD een nieuwe politieke cultuur geïntroduceerd: politiek management in de Rooksalon. Het aldus bereikte compromis kunnen wij dus bijschrijven als het "bolknak-akkoord".

Vanmorgen is duidelijk geworden dat het compromis voor de verschillende coalitiepartijen een totaal verschillende betekenis heeft: voor de een het "matje", voor de ander slechts een inspanning. Het is dus geen definitief slot op de groei van Schiphol. Er komt een onderzoek naar de economische effecten van verruiming van de nachtnorm. Ik heb daar straks nog een vraag over, anders heeft minister Wijers hier de hele dag voor niks gezeten. Iedereen weet inmiddels hoe Schiphol met cijfers kan goochelen. Het onderzoek kan Schiphol de ruimte geven om de verruiming van de nachtnorm terug te draaien. En dat terwijl er nu mogelijk een kamermeerderheid is om dat definitief te regelen, waarvan D66 geen gebruik wenst te maken. Waarom geldt voor Schiphol een andere geluidsnorm dan voor industrie- en verkeerslawaai? Als deze normen voor de rest van Nederland ook voor Schiphol worden gehanteerd, dan hebben wij het niet over 10.000 woningen maar over 250.000 mensen die getroffen worden door het vliegtuiglawaai.

Wij zeggen: Schiphol stop. Schiphol en de vele mensen in de omgeving zitten elkaar in de weg. Er is geen ruimte voor groei. Niet de

mensen moeten inbinden, maar Schiphol moet inbinden.

Tot slot heb ik twee vragen voor de minister van Economische Zaken. Het is anders zo sneu voor hem. Het zijn overigens ook serieuze vragen.

Ten eerste. Wat is de positie van het economisch onderzoek in verband met de nachtnorm in relatie tot de hinder? Met andere woorden: als uit dit onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is om dat laatste uurtje tussen 6.00 en 7.00 uur weer voor Schiphol terug te nemen, wat is dan de positie voor de nachtnorm? Wordt die dan gehandhaafd of niet? Wordt ook economisch onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de gezondheid, naast de economische gevolgen op zich? De minister kijkt nu moeilijk. Is het niet duidelijk wat ik vraag?

De **voorzitter**: Gaat u maar naar de volgende vraag.

De heer **Poppe** (SP): De tweede vraag is de volgende. Minister De Boer heeft gezegd dat de investering ook in het belang van de werkgelegenheid is. De minister van Economische Zaken vraag ik of een totale investering van 33 mld. efficiënt is om daarmee slechts 22.000 arbeidsplaatsen te creëren.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording.

Het compromis dat door de regeringsfracties is ontworpen, beschouw ik als winst ten opzichte van het oorspronkelijke kabinetsstandpunt maar als een verlies ten opzichte van het besluit dat hier op de normale wijze mogelijk was geweest. Ik heb er begrip voor dat de regering de politieke realiteit accepteert en daarvoor verantwoordelijkheid wil aanvaarden. Waar ik geen begrip voor heb, is dat de feiten nu anders worden weergegeven dan het geval was toen de regering moest reageren op de moties van vorige week. Ik heb daar bij interruptie al een voorbeeld van genoemd. Als gezegd wordt "als deze amenderende motie wordt aanvaard, is de mainportdoelstelling niet te realiseren" dan is dat een feitelijk weergave. Dan kun je nu niet zeggen dat dit niet het geval is. Als wij zo moeten omgaan met oordelen van de regering over moties die door

## Schutte

de Kamer worden ingediend, dan is de regering er zelf verantwoordelijk voor als de Kamer zegt: wij kunnen de oordelen van de regering met een korreltje zout nemen, de Kamer moet maar gewoon datgene doen wat zij zelf vindt.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik dank het kabinet voor zijn flexibele houding ten opzichte van de inbreng van de Kamer. Ik heb duidelijk het gevoel dat de Kamer toch wat bij het kabinet heeft bereikt. Afgelopen vrijdag leek het alsof alles was dichtgetimmerd en dat de aanvaarding van alle belangrijke moties werd ontraden. Nu concludeer ik dat het kabinet toe zegt om de omzetting naar 12.600 woningen uit de PKB te halen en de grens op 10.000 te stellen. Het kabinet zegt ook toe dat de PKB wordt aangepast voor toepassing van het nachtgeregime in plaats van het ochtendregime, terwijl wij daarover nog niet eens een motie hebben ingediend. Dat zal de heer Van Gijssel straks mede namens mij doen, maar het kabinet heeft het al toegezegd. Ook het aantal passagiers wordt in de PKB gemaximeerd. Ik vind dat winst ten aanzien van de dubbeldoelstelling die wij allen hebben willen formuleren, namelijk een mainportontwikkeling naast strenge milieucriteria en een stop van de groei van Schiphol in de toekomst.

Voorzitter! Ik heb nog een opmerking over de vrijwaringszone. Wij vinden het van belang om de huidige formulering op dit punt in de PKB te handhaven, waarin staat dat woningbouw en bedrijfsvestiging moeten worden tegengegaan en dat met name de externe veiligheid gegarandeerd moet worden.

Vervolgens heb ik nog een aantal opmerkingen over drie door mij ingediende moties. Ten eerste de motie over het handhavingsbeleid. Het kabinet zegt dat een eenvoudig boetesysteem niet mogelijk is. Mijn stelling is dat dit wel kan. Op de luchthaven Heathrow wordt elke overtreding door een boete gevolgd. Dit is geregeld in privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. Waarom neemt het kabinet deze maatregelen niet over? Ik handhaaf daarom mijn motie op stuk nr. 29.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 31 betreffende het slepen in

plaats van taxiën. Deze motie wil ik intrekken, omdat het kabinet in zijn reactie heeft aangegeven dat het onderzoek waar ik om vraag, is uitgevoerd. Over dat onderzoek kan ik nog niet beschikken, omdat het in de UMER is uitgevoerd. Deze rapportage moet nog verschijnen. Ik behoud wel mijn oordeel over het resultaat van dat onderzoek voor mij en ik neem aan dat dit onderwerp in het debat dat waarschijnlijk in het najaar zal plaatsvinden aan de orde is. De conclusies van dat onderzoek kan ik nu nog niet onderschrijven. Dat doe ik pas als het onderzoek er ligt. Het onderzoek is echter feitelijk al uitgevoerd en daarmee is mijn motie overbodig geworden.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van 't Riet (23552, nr. 31) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Tot slot merk ik met betrekking tot de motie over luchtverontreiniging op stuk nr. 30 nog op dat ik met "Europees niveau" bedoeld heb te zeggen dat het gaat om alle Europese landen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een gewijzigde motie ingediend met betrekking tot de milieucriteria. U heeft van uw congres de opdracht gekregen om dat gekwantificeerd en in geel in de PKB opgenomen te krijgen. Mag ik uit die opdracht afleiden dat u deze gewijzigde motie steunt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Uw motie?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U weet toch welke ik bedoel? Ik had het over de opdracht van uw congres aan u. Dat heb ik in een motie vertaald. Ik dacht daarom uw steun te kunnen krijgen. Het is wat ingewikkeld, maar dat is wel in lijn met het onderwerp.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien kunt u inhoudelijk aangeven om welke motie het gaat. Is dat de 5G-motie?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, het gaat erom de milieugrenzen gekwantificeerd in geel op te nemen. Dan gaat het in dit geval om de nachtzoncontour en de dagcontour,

de 20 Ke en de 20 dB(A). Het gaat om de luchtverontreiniging en het groepsrisico. De formulering over die elementen is letterlijk een kopie van hetgeen in uw congres begin van dit jaar aan de orde is geweest. Het gaat mij erom dat dit als element van wezenlijk belang in de PKB wordt opgenomen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zal het in mijn fractie inbrengen en bij de stemming zal blijken hoe wij erover denken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Had dat niet iets eerder gekund? Deze motie ligt er al vanaf het allereerste begin.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In het allereerste begin stond erin dat uitgegaan werd van 20 dB(A) en niet van 26 dB(A). Dat kun je wel opvoeren, maar het is volstrekt irreëel. Bovendien wordt uitgegaan van een groepsrisico dat nu nog niet te berekenen is. Dat zijn mijn bezwaren tegen deze motie. Ik zou er overleg over plegen. Dat is niet gebeurd. Dat overleg kan echter voor de stemming van morgen nog plaatsvinden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het groepsrisico is natuurlijk wel te berekenen. Dat blijkt ook uit de IMER. Dus u moet nu niet de verdenking op u laden dat u iets niet wilt berekenen waarmee mogelijkerwijs een Bijlmerramp voorkomen kan worden. Ik schaduw absoluut niet in dat kamp. Die suggestie wil ik geenszins wekken. Het gaat erom dat wij vinden dat dit wezenlijk element ontbreekt en uw partij vindt dat ook. Daarom is het een belangrijk onderdeel van die motie.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zeg u toe dat ik er serieus naar zal kijken.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Graag maak ik een enkele evaluerende opmerking aan het slot van dit debat. Ik moet zeggen dat ik op dit debat terugkijk met zeer gemengde gevoelens. Wat één punt betreft is er in ieder geval sprake van winst. Dat is de consensus dat dit de laatste groei van Schiphol is en dat er nu ook een duidelijke aanzet op tafel ligt voor een studie over de verdere toekomst.

## Van den Berg

Ik onderstreep nog eens dat mijn fractie vindt dat dit hard nodig is. De minister van VROM sprak in dit verband van keuzes voor het nageslacht. Nee, wij hebben geen tijd meer. In feite moeten wij nu, gezien de groei van de luchtvaart, al keuzes voor de verdere toekomst maken. Die verdere toekomstvisie had er nu al moeten liggen. Maar goed, wij houden de regering aan de toezegging dat er op dit punt volgend jaar een rapport zal verschijnen.

Vervolgens ga ik in op de compromissen die gesloten zijn tussen de coalitiepartijen, kennelijk met instemming van de regering. Die compromissen zijn in mijn ogen ondoorzichtig en gelet op de verschillende interpretaties niet geheel geloofwaardig. Wij betreuren dat. Schiphol was, gelet op het belang van de beslissing die wij nemen, wat dat betreft een beter gestructureerde besluitvorming waardig geweest.

Dat leidt mij tot mijn laatste opmerking dat de coalitiepartners procedureel gezien beneden de maat hebben geopereerd. Ik heb vanmorgen een aantal interrupties geplaatst over enkele moties. Ik moet helaas eerlijk zeggen dat ik de gang van zaken nogal klungelig vind.

Ik wijs er ook op dat wij nog steeds geen zicht hebben op wat er in de plaats komt van de motie op stuk nr. 20. Dat is toch een zeer belangrijk onderwerp en aan het slot van het debat weten wij dat nog steeds niet. Als er op dat punt alsnog moties worden ingediend, sluit ik niet uit dat heropening van de beraadslaging nodig zal zijn, hetgeen ik zou betreuren. De eindbalans is voor mijn fractie dan ook niet onverdeeld positief. Ik kan niet overzien wat er nog komt en wij zullen daarom de uitslag van de stemmingen over de verschillende moties afwachten, alvorens de eindbeslissing over de PKB zelf te nemen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Het maakt wel wat uit of het aantal van 10.000 woningen een resultaats- of een inspanningsverplichting is. Ook tegen de regering zeg ik dat de inzet wel van belang is. Daarover is in dit debat geen helderheid gekomen. Wanneer je een mix probeert te maken tussen

resultaat en inspanning, resulteert dat in spanning. Ik heb de indruk dat die spanning er is en zij is zeker niet weggenomen in dit debat.

### Voorzitter: Weisglas

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Wat de duiding betreft van de wijze waarop dit debat, zeker in de slotfase, is verlopen, sluit ik mij bij de vorige spreker aan. Het is voor mij allerm minst duidelijk welke moties er nog liggen, zijn ingetrokken en nog zullen worden ingediend. Om in die onduidelijkheid toch een pin te slaan, waarop wij elkaar dus kunnen "vastpinnen", ga ik even uit van hetgeen de regering heeft gezegd over het onderzoek, de nachtnorm enzovoorts. Zij heeft gezegd de termijn van drie jaar in de PKB op te nemen. In die periode kan onderzoek worden verricht, waarna daarover gesproken zal worden. Ik wil hierover duidelijkheid hebben. Ik wil niet dat dit punt over de verkiezingen heen wordt getild, zodat er niks van komt. Ik vraag de Kamer dan ook om een uitspraak.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat onderzoek wordt verricht naar de gevolgen van de verlenging van het nachtrekime van 06.00 tot 07.00 uur;

spreekt als haar oordeel uit, dat het nachtrekime tot 07.00 uur van kracht moet blijven tot het moment dat de Kamer op grond van de in de overweging genoemde studie, alsmede het Kabinetsstandpunt ter zake tot een ander oordeel komt;

verzoekt de regering dit oordeel van de Kamer weer te geven in de PKB,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Dijke. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (23552).

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik dank de regering voor

haar beantwoording. De VVD-fractie is er buitengewoon verheugd over dat het kabinet zich in het compromis van de coalitiepartners kan vinden. Waar wij vorige week op een overeenstemmingspercentage van, naar ik schat, zo'n 90 zaten, zijn wij nu stevig in de richting van 100 opgeschoven. Dat is pure winst. Als ik het goed heb geproefd, betekent dit ook dat het draagvlak voor hetgeen er uiteindelijk uit lijkt te komen toch tamelijk groot is. Voor zo'n belangrijke beslissing als de uitbreiding van Schiphol is dat erg goed, want het draagvlak daarvoor kan eigenlijk niet groot genoeg zijn. Waar, na de coalitiepartners in de Kamer, ook het kabinet iets verder is opgeschoven in de richting van het milieu – ik denk dat ik dat zo wel mag zeggen – doe ik een beroep op de CDA-fractie om serieus te overwegen om in te stemmen met het nu bereikte akkoord. De mainportdoelstelling blijft in onze ogen overeind. Schiphol zal absoluut internationaal concurrerend kunnen blijven. Wij hebben nu alleen iets meer milieu in de PKB gebracht. Het zou in de ogen van de VVD-fractie een heel goede zaak zijn als ook de CDA-fractie alsnog een klein eindje richting kabinet en kamer-meerderheid wil opschuiven en het nu gevonden evenwicht tussen economie en milieu ook wil steunen. Laat ik het anders zeggen: je moet toch wel heel zwaarwegende argumenten hebben om het nu, naar tien jaar discussie, gevonden compromis nog af te wijzen.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording van onze vragen. Ik ben niet helemaal gerustgesteld. Ik hoop dat zij nu wel twee vragen kunnen beantwoorden. De ene vraag betreft de motie-Leerkes c.s. op stuk nr. 42, die ik mede heb ondertekend. Hoe is de mening van de bewindslieden daarover? Wij willen namelijk graag weten of zij die motie in hoofdlijnen kunnen steunen of dat daar nog nader door de Kamer hierover moet worden besloten.

De tweede vraag betreft de schaderegeling. Wij weten allemaal dat er – ex artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening – bij elke planologische beslissing een schaderegeling komt. Kunnen de ministers toezeggen dat de schades



## Hendriks

die mogelijk door de omwonenden zullen worden geleden, niet alleen voor 100% kunnen worden ingediend, maar ook serieus kunnen worden bekeken met het oog op een uitkering?

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ook ik wil het kabinet danken voor de beantwoording in eerste termijn. Ik wil een opmerking maken in de richting van de oppositie. Ik denk dat de oppositie haar kost verdient door mankementen te signaleren. Dat is op zichzelf belangrijk en terecht. Dat ontslaat de coalitie er overigens niet van om daar kritisch naar te kijken, maar wanneer er winst is behaald, mag dat ook worden uitgemeten. Dat zal door de oppositie wat minder gebeuren, maar ik neem, ook in de richting van de heer Rosenmöller, toch de vrijheid om eens neer te zetten wat er de afgelopen week precies is gebeurd.

Vorige week spraken wij – de heer Rosenmöller en ik – over een verborgen agenda van 60 miljoen tot 80 miljoen passagiers, geagendeerd door de KLM en mogelijk ook door Schiphol. Vandaag spreken wij over het vastleggen in de PKB van geen verdere groei van Schiphol. Dat is een uitspraak van wezenlijk belang. Wij spreken over circa 40 miljoen passagiers. Dat was helemaal niet "gegeeld", maar is nu een uitspraak van wezenlijk belang. Wij spreken over een bovengrens van 44 miljoen, niet zomaar, maar als een uitspraak van wezenlijk belang. Dat zijn allemaal teksten die niet zonder PKB kunnen worden gewijzigd. Vorige week spraken wij nog over 12.600 woningen. Anderen waren daar nog iets minder gul in – 10.900 woningen – maar vandaag spreken wij over 10.000 woningen. De heer Rosenmöller kan daar een beetje badinerend over doen, maar het is zijn motie, onze motie: van mevrouw Van 't Riet, van hem en van mij. Ik neem hem serieus in zijn ondertekening en ik hoop dat hij dat ook voor ons doet. Straks komt dus – precies zoals hij dat wil, ook al kan hij daar kritiek op blijven uitoefenen – gewoon in de PKB te staan: 10.000 woningen zonder omzettingsprocedure.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit kan niet zonder reactie blijven. Ik twijfel niet aan uw intenties, als het

gaat om 10.000 woningen. Het werd echter verkocht als onderdeel van een pakket van de coalitie en ik heb kunnen en moeten constateren dat de coalitie hierover verdeeld is en dat het kabinet nog geen positie wenst te kiezen tussen de coalitiepartner de VVD en de andere partners, de PvdA en D66. Dat is de situatie en die moet u niet mooier maken dan zij is. Ik bagatelliseer niet; ik vind het nog steeds aardig als het aantal van 10.000 woningen in de PKB komt. Daarom heb ik die motie gesteund. U bent begonnen met een primaire optie voor een vijfde gedraaide baan, een fysiek slot en een passagiersslot van 40 miljoen, waar dus ook niets meer van waar is. Met betrekking tot de milieugrenzen is er nauwelijks enige voortgang geboekt. Als wij gaan salderen, lust ik er dus nog wel een paar. Dan denk ik: dit had op een andere manier via deze Kamer, onder andere op het punt van de uitbreiding van de nachtnorm, beter gekund en ook beter ontmoeten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U herhaalt nu wat u ook in eerste termijn hebt gezegd. Desalniettemin constateer ik dat "geen verdere groei van Schiphol" – 40 miljoen en 44 miljoen als bovengrens – in de gele tekst staat. Dat is absolute winst ten opzichte van het begin van dit debat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is nog maar de vraag. Is datgene wat nu in wit staat – circa 40 miljoen; de minister heeft gezegd, haar politieke positie hieraan te verbinden – zoveel slechter als in geel opnemen 44 miljoen? U verkoopt het als een overwinning die voor de poorten van de hel is weggesleept.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er staat precies hetzelfde als datgene wat er van de week stond, namelijk circa 40 miljoen. Nu staat het in het geel en er is een plafond bijgekomen. Het is beter afgebakend. Er is verder een zeer relevante zin bijgekomen – de heer Rosenmöller kan niet ontkennen dat dit van belang is – dat dit de laatste uitbreiding van Schiphol zal zijn. Twee weken terug had ik hiervoor blind getekend. Ik zou er gif op hebben ingenomen, dat wij dat er niet uit zouden halen. Het is wel gelukt. Ik snap best dat hij de winst niet naar zich toe wil rekenen. Natuurlijk is dat zijn rol niet. Mogen wij met elkaar de som van wat wij

wel binnengehaald hebben opmaken? Als zijn motie over die 10.000 wordt aangenomen, dan kan hij toch niet zeggen dat dit geen winst is? Wij begonnen het debat met 10.000 en omzettingsprocedure gereserveerde zone naar 12.600. Wat krijgt de heer Rosenmöller? Precies wat hij heeft gevraagd. Niettemin heeft hij er geen vertrouwen in, want er zijn misschien nog leden die het er niet mee eens zijn. Dat zal hij altijd houden. Misschien kan hij op een enkel punt een kamerbrede meerderheid krijgen. Meestal is sprake van een beperkte steun. In dit geval haalt de heer Rosenmöller die 10.000 gewoon binnen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Van Gijzel doet nu aan verkooptechniek.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Absoluut niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is eenzijdig. Als het gaat om het evenwicht tussen economie en ecologie blijf ik van mening, dat de ecologie en de grenzen van het milieu ondersneeuwen door de drang van uitbreiding van Schiphol. Dat is een principieel punt. Ik heb geprobeerd dat op een aantal punten te wijzigen. Het zal waarschijnlijk niet lukken. Als die 10.000 wordt opgenomen, vind ik dat prima.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het kabinet dacht een evenwicht gevonden te hebben. De Kamer heeft op een aantal vitale punten wijzigingen aangebracht, die de ecologische kant verder hebben versterkt.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel verdedigt zijn overwinning met verve. Als ik kijk naar het compromis en de uitleg daarvan door de coalitiegenoot de VVD, dan moet ik vaststellen dat de heer Van Gijzel niet blij kan zijn. Ik stel vast dat hij in kerosine gebakken lucht verkoopt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat moet ik nu? Twee weken geleden zei de heer Bouw: als in de Kamer wordt besloten, dat het bij circa 40 miljoen is afgelopen, dan heeft de KLM een groot probleem. De mededeling van de heer Bouw was, dat hij ruimte wilde voor 60 miljoen. Wat is het resultaat van dit debat? Afgrenzing

## Van Gijzel

van Schiphol, een slot. Neem die winst nou toch eens.

De heer **Poppe** (SP): Het is niet zo slecht als de VVD het wilde, maar die blijft er nog naar streven. Dan wil ik de positie van de heer Van Gijzel in de loop van de jaren nog wel zien. Het gaat erom, dat het ietsje minder slecht is, en dat is dus slecht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is hoop op verbetering. Datgene wat binnengehaald is mag je niet zo maar weggooien, alsof het niets is.

Voorzitter! De nacht wordt met één uur verlengd. Het is een begin voor drie jaar. Wat ons betreft, zal het langer blijven bestaan. Wij zullen op dat punt moties indienen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat doet u nu met de amenderende motie?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar zal ik nu de tekst van voorlezen. Dat lijkt mij nu het handigste.

Eerst een motie ter vervanging van die op stuk nr. 20.

De **voorzitter**: De motie-Van Gijzel/Van 't Riet (23552, nr. 20) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

---

### 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 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 tot 7.00 uur en dat daarbij maatregelen moeten gelden die specifiek zijn voor de nacht;

verzoekt de regering Luchtvaartwet en -besluit in deze zin te wijzigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (23552).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Vervolgens stel ik een nieuwe motie voor met betrekking tot de PKB. Zij luidt als volgt.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de beleving van mensen de nacht niet eindigt om 06.00 uur;

van mening, dat nader onderzoek moet worden gedaan naar de gezondheidseffecten van geluidhinder veroorzaakt door luchtvaart op Schiphol tussen 06.00 uur en 07.00 uur en naar de effecten op de functie van mainport wanneer in ditzelfde uur volgens het nachtheregime wordt gevlogen;

van mening, dat de komende drie jaar ook tussen 06.00 en 07.00 uur conform het nachtheregime moet worden gevlogen;

verzoekt de regering vooruitlopend op dit onderzoek, in de PKB Schiphol:

- in onderdeel III Beleidskeuzen Luchthaven, in de "Beleidsuitspraken gebruik luchthaven" op blz. 12 en 13, waar staat "06.00 uur" toe te voegen "(voor de komende drie jaar 07.00 uur)",

- in onderdeel V Beleidskeuzen Milieukwaliteit de volgende passage op te nemen: "De regering zal een onderzoek uitvoeren naar de gezondheidseffecten van geluidhinder veroorzaakt door vluchten in de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Tevens zal een onderzoek worden gedaan naar de effecten op de positie van Schiphol als mainport wanneer blijvend het nachtheregime zal gelden tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Genoemde onderzoeken zullen binnen 3 jaar afgerond worden, waarna de regering het parlement over de uitkomsten ervan zal rapporteren",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel, Van 't Riet en Te Veldhuis. Naar mij

blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (23552).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De oorspronkelijke amenderende motie, die nu is ingetrokken, neem ik over. Ik zal collega's vragen die mede te ondertekenen, ook om collega Van Gijzel duidelijk te maken dat er bij de stemming een geweldige kans wordt gemist om uitbreiding van de nachtnorm tot 7.00 uur wettelijk te regelen, doordat de steun van de fracties van de PvdA en D66 waarschijnlijk zal ontbreken. Wij moeten nog maar zien wat dat in de toekomst zal betekenen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Akkoord. Ik dank u voor de kans die u mij biedt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik heb een vraag over de motie die nu eindelijk is ingediend, waarvoor mijn dank.

Het wordt mij uit deze tekst niet helemaal duidelijk, wat over drie jaar precies de situatie zal zijn. Conform het eerste deel van de motie moet de komende drie jaar worden gevlogen volgens een bepaald regime, maar in de PKB-tekst staat bovendien dat die onderzoeken binnen drie worden afgerond, waarna rapportage volgt. Daarna volgt dan nog besluitvorming. Als over drie jaar geen besluitvorming heeft plaatsgevonden die tot wijziging leidt, vallen wij dan weer terug op 6.00 uur?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar zijn wij zelf bij. Er is voor ten minste drie jaar is gekozen voor de PKB-formulering, die dus vaststaat. Binnen drie jaar moeten de rapporten worden afgerond, zodat het parlement er een uitspraak over kan doen. De opvatting van mijn fractie daarover heb ik gegeven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Er moet dus besluitvorming plaatsvinden binnen drie jaar. Zo niet, dan gaat het regime terug naar 6.00 uur. Dat is de formele situatie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou betekenen dat het parlement zichzelf in de positie kan brengen om daar nog aanvullende maatregelen voor te nemen, want dan heeft het kabinet kennelijk niet op tijd een rapportage aan de Kamer uitgebracht. De Kamer

## Van Gijzel

kan op dat moment bezien wat er aan de hand is. Ik ga er echter van uit dat het allemaal loopt zoals wij nu hebben afgesproken: drie jaar lang dat nachtregrime en binnen die drie jaar komt er een rapportage over de twee onderdelen, gericht op besluitvorming binnen de periode van drie jaar.

Voorzitter! Het tweede areaal vormt het laatste winstpunt dat ik wil markeren, zowel in tekst als in ruimtelijke reservering. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat slechts op kleine onderdelen de verschillen gemarkeerd zijn. In mijn fractie leeft daarover een iets andere opvatting. Over de economische kant van de zaak zij wij het in hoofdlijnen eens. Er zijn minimale verschillen, maar die zijn voor de mensen die het betreft van zeer groot belang. Daarom is het goed dat wij daarover de afgelopen dagen zo uitvoerig hebben gesproken. Ik ben trots op het resultaat, niet zozeer voor mijn eigen fractie en voor paars, maar voor de mensen in de regio. De parlementaire behandeling heeft voor die mensen een aanzienlijke verbetering op een aantal vitale onderdelen met zich heeft gebracht.

De **voorzitter**: De heer Rosenmöller heeft samen met de leden Schutte, Van Dijke, Poppe, Van den Berg en Aiking-Van Wageningen de oorspronkelijke motie-Van Gijzel/Van 't Riet op stuk nr. 20 opnieuw voorgesteld.

Deze motie krijgt nr. 47 (23552).

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ook ik zeg de regering dank voor haar antwoorden en overigens ook nog voor de reacties in het afgelopen weekeinde en gisteren op de moties.

Ik heb geconstateerd dat het kabinet mijn motie over het opsplitsen van de PKB HSL-zuid in elk geval niet afwijst. Ik krijg daaruit de indruk dat het kabinet het op enig moment toch een verstandige motie kan vinden. Daarom vind ik het een goede suggestie om de motie aan te houden tot het najaar, wanneer er hopelijk meer duidelijkheid zal bestaan over de situatie met onze zuiderburen. Ik zal de motie dus aanhouden, zodat zij bij de behandeling van de begroting weer aan de orde kan komen.

De **voorzitter**: Op verzoek van

mevrouw Van Rooy stel ik voor, haar motie (23552, nr. 23) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik moet zeggen dat het kabinet bij zijn beantwoording tijdens het nota-overleg aanmerkelijk duidelijker over het voetlicht kwam dan nu, bij deze plenaire behandeling, het geval is. De bewindslieden hadden heel wat woorden nodig om te onderbouwen waarom het kabinet het compromis, ter tafel gebracht door de drie regeringsfracties, kan ondersteunen. Ik vind dit ook wel begrijpelijk omdat zeker de argumentatie, opgenomen in de brief van het kabinet die wij het afgelopen weekend ontvingen, zo helder, duidelijk en stevig was. Het vergt daarom een complete gymnastiek-oefening van het kabinet om nu ineens dit compromis te onderbouwen. Die flexibiliteit komt naar voren bij bijvoorbeeld de 10.000-grens. De uitspraken daarover, door het kabinet gedaan bij het nota-overleg en in de brief van dit weekend, waren klip en klaar. Helder werd gesteld dat deze grens moest worden afgewezen omdat anders de mainportdoelstelling in gevaar zou komen. Ik kan niet anders dan concluderen dat het de geloofwaardigheid van het kabinet niet ten goede komt dat nu ineens een draai is gemaakt als gevolg waarvan die grens wél wordt gesteund.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Kennelijk is er sprake van een misverstand. De tekst van de PKB, zoals ik die in mijn hoofd heb, geeft aan dat onder de huidige omstandigheden niet wordt uitgesloten dat er op termijn wel eens wijzigingen zouden kunnen worden aangebracht met betrekking tot die 10.000. Er ligt nu een keiharde grens van 10.000; dat is waar het kabinet voor gaat. Dat is ook de reden geweest waarom de bewindslieden mijn motie, gericht op het niveau van 10.900, hebben afgewezen. Men wil eerst proberen die 10.000 te halen. Er is mijns inziens geen draai gemaakt. Het stond in de PKB en het staat nog in de PKB. Ik denk dat er sprake is van begripsverwarring waar het gaat om die 10.000-grens. Dat is óók voor het kabinet de grens.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is de grens die ook ik tijdens het nota-overleg naar voren heb gebracht. Ik heb gesteld dat wat mijn fractie betreft die 10.000-grens zo lang mogelijk wordt gehandhaafd. Echter, gelet op het gebruiksplan en onder erkenning van de feiten, heb ik daaraan toegevoegd dat het weinig realistisch is om te verwachten dat de mainportdoelstelling bij handhaving van deze grens gehaald kan worden. Dat is ook precies wat minister Jorritsma tijdens het nota-overleg heeft gezegd. Zij ging in feite nog een stap verder dan ik, door te zeggen dat zij het "oneerlijk" vond – men kan het in de Handelingen nalezen – om de 10.000-grens in de PKB op te nemen terwijl al op het moment met grote zekerheid kon worden gesteld dat die norm niet toereikend zou zijn. Mevrouw De Boer heeft weliswaar op mijn vragen met veel woorden gereageerd maar op dit punt is zij niet duidelijk ingegaan. Wellicht kan in tweede termijn mevrouw Jorritsma zelf aangeven hoe het nu met die eerlijkheid gesteld is.

Voorzitter! Ik constateer dat het niet verwonderlijk is dat het kabinet zich in zoveel bochten moet wringen. Immers, het compromis is onduidelijk en schimmig. Een compromis dat door de opstellers zó verschillende wordt uitgelegd, is geen helder compromis. Als voorbeeld noem ik de 10.000-norm. Enerzijds stelt de heer Van Gelder dat hiermee een slot op de deur wordt aangebracht waardoor dit ècht de laatste uitbreiding van Schiphol is. Anderzijds spreekt de heer Te Veldhuis over een inspanningsverplichting; als de feiten op enig moment anders zijn, kunnen er weer nieuwe besluiten worden genomen. Voorzitter! Dat zijn zeer verschillende duidingen van één compromis.

Ten slotte moet ik concluderen dat deze nieuwe figuur van het politiek management uit de rookkamer enige mankementen vertoont. Immers, pas in een zeer laat stadium van het debat hebben wij de tekst van de motie op tafel gekregen. Misschien kan men wat het politieke management betreft eens bij het verleden in de leer gaan en de stukken wat eerder op tafel leggen. Het kan het open debat waaraan men zozeer hecht, met de coalitiepartners maar vooral ook met de oppositiepartijen, ten goede komen wanneer wij tijdig

## Van Rooy

kennis kunnen nemen van de teksten waarover wij spreken.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Uit het compromis en uit het antwoord van de regering blijkt eigenlijk, dat de politieke spanningen rond het besluit over de uitbreiding van Schiphol nog niet zijn verdwenen. Het positieve is natuurlijk, dat begonnen kan worden met de uitbreiding van onze luchthaven, met alle economische en andere gevolgen.

Dat neemt niet weg dat de CD denkt, dat de voorwaarden, waarover vandaag opnieuw diepgaand is gesproken en waarbij verschillende standpunten naar voren zijn gekomen, mogelijk in de loop van de jaren nog terugkomen, zij het dat er dan niet alleen een ander kabinet zit, maar ook een andere Kamer. Naar de mening van de CD zal de geforceerde linkse meerderheid in het parlement dan volstrekt zijn verdwenen. Er kan dan uitleg worden gegeven aan een richting die een deel van de Kamer nu wil. Het is eigenlijk ook voorspelbaar, dat de Partij van de Arbeid zal zien dat haar wens inzake de beperking van geluidsoverlast tot 10.000 woningen niet zal uitkomen. Het zullen er hoogstwaarschijnlijk wat meer worden. Mogelijkerwijs zullen er ook wat vraagtekens te zetten zijn bij de nu vastgestelde aantallen passagiers. Dat is niet het belangrijkste. Belangrijk is of met die uitbreiding van de infrastructuur die aantallen goed kunnen worden opgevangen. Mochten er meer mensen in een bepaald lawaaigebied komen, dan is het niet zo belangrijk om hoeveel huizen het gaat. Belangrijk is welke maatregelen worden genomen om het leven van de bewoners van die huizen binnenshuis dragelijk te houden.

De CD kan zich vinden in het regeringsbesluit. Wij zullen geen motie steunen die aan dat regeringsbesluit afbreuk doet.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft een paar heel stevige teksten gebruikt, waar ik graag nog even op inga. Afgezien van een aantal persoonlijk getinte teksten aan mijn adres was een van de stevigste teksten dat de milieu-

grenzen boterzacht zouden zijn. Ik ben het daar uiteraard absoluut niet mee eens. Sterker nog, ik vraag mij af wat de heer Rosenmöller daar nu aan doet als hij daar zo ongerust over is. Vindt hij dat er dan "gegeeld" moeten worden, zoals in zijn motie op stuk nr. 32 staat? Is dit dan het omzetten van een zachte situatie in een harde situatie?

Als het de heer Rosenmöller ernst is dat de voorwaarden te zacht zijn, waarom vraagt hij dan niet – omdat hij het niet vraagt zal ik het hem maar in de mond leggen – of wij de Kamer een keer per drie jaar een overzicht kunnen geven van de monitoring van de milieugrenzen? Wat mij betreft kan hij een keer in de drie jaar een overzicht krijgen van hetgeen in de voorbije periode is gebeurd. Ik refereer aan pagina 25 van deel 3 van het kabinetsstandpunt, waarin aangegeven staat dat wij dit soort onderzoeken doen. Er staat niet in aangegeven dat wij zij de Kamer ter beschikking zullen stellen, maar ik ben bereid om dat te doen. Ik denk dat hij daar meer aan heeft dan aan alleen roepen dat het boterzacht is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister doet een aanbod, maar de heer Rosenmöller blijft zitten en reageert niet.

Minister **De Boer**: Hij is stomverbaasd!

De **voorzitter**: U hoeft geen interrupties van collega's uit te lokken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat doe ik ook niet. Het lijkt mij echter goed dat de minister een toezegging doet en niet alleen bereidheid uitspreekt. Laten wij het zo regelen met elkaar.

Minister **De Boer**: Die toezegging doe ik!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk dat de minister niet goed heeft geluisterd naar mijn eerste termijn van vorige week maandag. Ik heb toen gepleit voor een jaarlijkse rapportage op basis van de handhaving die op pagina 25 van de PKB wordt vermeld. Ik vroeg dus niet om een driejaarlijkse rapportage, maar om een jaarlijkse. Vergeef mij dat ik even 23 seconden nodig had om het op te zoeken. Meestal krijg ik

het verwijt dat ik te snel naar de microfoon loop.

Ik heb dus om een rapportage gevraagd, iets frequenter dan u nu aanbiedt. U hebt er tot op heden niet op gereageerd. Deze verlate reactie zie ik dan ook als een vorm van tegemoetkoming op een vraag die ik vorige week maandag in eerste termijn gesteld heb. Dat zijn de feiten.

Minister **De Boer**: Als u refereert aan dezelfde zaak als op bladzijde 25 aangegeven staat, zal ik herhalen dat ik ertoe bereid ben, u in ieder geval driejaarlijks op de hoogte te stellen van de gang van zaken. Ik wil er nog met mijn apparaat over overleggen of een kortere termijn mogelijk is. Door die rapportage kunt u de hele ontwikkeling volgen en controleren of datgene wat u nu boterzacht noemt, inderdaad boterzacht is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U reageert hiermee op mijn kwalificatie dat de milieugrenzen boterzacht zijn. Er was hier eens sprake van 40 miljoen. Dat wordt nu 44 miljoen in geel. Dat vind ik niet goed.

Minister **De Boer**: Had u het niet in geel gewild?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik had 40 miljoen in geel gewild, als next best.

Minister **De Boer**: Dat is nooit het uitgangspunt geweest.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het was niet uw uitgangspunt, maar ook niet mijn uitgangspunt. Het is next best.

Verder zijn de milieucriteria in algemeenheid geformuleerd; daarover hebben wij vorige week maandag een discussie gehad. Ik wil ze gekwantificeerd en controleerbaar in de PKB opnemen. Hiervoor heb ik een gewijzigde motie ingediend. U houdt dat allemaal af. Op basis van uw afhoudende reactie kom ik met de kwalificatie boterzacht.

Een derde argument waarom het boterzacht is, betreft de nachtnorm. Behalve het CDA vindt iedereen die niet betrokken is geweest bij de discussie gisteren en eergisteren in de coalitie, de ontwikkeling zeer teleurstellend.

Minister **De Boer**: Mag ik nu eerst

## De Boer

op de motie reageren? U hebt wederom gevraagd, de milieugrenzen volledig te kwantificeren. Ik heb u vorige week geantwoord dat zij volledig gekwantificeerd zijn en in de nota van toelichting staan, maar u vindt dat onvoldoende. Er zit bij ons niets achter, er is geen verborgen agenda en er is geen vluchtgedrag. Ik ben ertoe bereid, die elementen alsnog in de PKB op te nemen. U wilt dat zij in het geheel in de PKB worden opgenomen, maar daarmee doet u geweld aan de systematiek van de PKB. Daarin staat immers: "Sommige onderdelen van de PKB acht het kabinet van zodanig belang dat voor wijziging hiervan de PKB-procedure moet worden doorlopen." Als u en ik het erover eens zijn dat het heel harde grenzen zijn, moeten die uitgangspunten niet veranderbaar zijn, ook niet via een PKB-procedure. Wat in het geheel in de PKB-tekst staat, is dat sommige parameters van zodanig belang zijn dat die elke keer gemeten moeten worden. Als de groei niet in relatie staat tot het behoud van de parameters, hebben wij een groot probleem, want dan komt de groei van Schiphol in gevaar. Dat staat heel duidelijk in het geheel aangegeven. Ik ben er zonder meer toe bereid, datgene wat in de motie staat, in de PKB op te nemen. Het is echter strijdig met de systematiek van de PKB-tekst om het in het geheel op te nemen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of de keuzes in verband met toekomstige luchtvaartontwikkeling niet nu voorbereid moeten worden. Hij is van mening dat zij al voorbereid hadden moeten worden. Daarover kun je van mening verschillen. Zij worden nu voorbereid.

De heer Van Dijke zeg ik dat wij binnen deze periode komen met een rapportage over het gezondheidsonderzoek en de capaciteit in relatie tot de nachtnormering. Dat betekent dat binnen deze periode een nadere discussie daarover zal plaatsvinden. Zoals andere sprekers al hebben aangegeven, betekent dit dat hij er zelf bij is.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Hoe leest u de motie van de drie regeringspartijen hierover? Betekent dit dat de hele besluitvorming over het onderzoek binnen drie jaar afgerond moet zijn? Onder het eerste gedachtenstreepje staat dat de

verlenging van de nacht tot 7.00 uur voor een periode van drie jaar geldt.

Minister **De Boer**: Ja, wij moeten het onderzoek in deze periode hebben afgerond. Als het eerder af is, is dat mooi, maar ik weet niet of dit kan. Wij hebben elkaar in ieder geval vastgelegd op die periode van drie jaar. Dus binnen drie jaar moet de discussie op basis van het onderzoek plaatsvinden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik lees het toch anders. Onder het eerste gedachtenstreepje staat, dat vanaf de inwerkingtreding van de PKB, het nachtrecht voor de daaropvolgende drie jaren tot 7.00 uur is. Wat gebeurt er dan als binnen die drie jaren de besluitvorming niet rond is, hetgeen niet zo uitzonderlijk is want zo'n besluitvorming wil nog wel eens wat uitlopen?

Minister **De Boer**: Daar hebben we al eerder een discussie over gehad. Als het binnen drie jaar niet rond zou zijn, zou je in theorie terugvallen op de oude situatie. Derhalve is het buitengewoon noodzakelijk dat we binnen die drie jaar wel rond zijn met het onderzoek. Op dat ogenblik krijg je hier de discussie. Als de Kamer dat riskant vindt, wil ik haar erop wijzen dat zij er met de neus bovenop zit. De Kamer kan ons houden aan de uitspraak die wij vandaag doen en die wij op basis van de motie volgende week nog eens bevestigen. Wij zullen op dat ogenblik met elkaar de discussie voeren over het implementeren of het niet implementeren van het nachtrecht in de Luchtvaartwet.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat betekent, als wij een veilige marge aanhouden, dat wij de onderzoeken waarom het gaat over een jaar of twee tegemoet mogen zien?

Minister **De Boer**: Inderdaad over ongeveer die periode.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Er zou een buitengewoon rommelige situatie ontstaan als onverhoopt dit kabinet voor het einde van de reguliere kabinetsduur zou komen te struikelen...

Minister **De Boer**: Dat waren wij niet van plan.

De heer **Van Dijke** (RPF): Nee, maar

dat weet je maar nooit... of dat er anderszins belemmering zullen zijn om deze studie en het kabinetsbesluit dat erop moet volgen, binnen de termijn van drie jaar af te ronden. Het ligt dan toch voor de hand, als de minister zo zeker is van die termijn, om die termijn in de PKB op te nemen? Zij zou in de PKB de opmerking kunnen opnemen dat als de Kamer er nog niet over gesproken heeft, het nachtrecht gewoon blijft gelden. Dan maakt het niet meer uit of het drie of drieënhalf jaar is.

Minister **De Boer**: Wij hebben al eerder gezegd dat wij bereid zijn om in de PKB-tekst de inhoud van de motie op stuk nr. 45 op te nemen. Dat betekent dat wij binnen drie jaar met elkaar de discussie zullen hebben. Mocht er een ander kabinet zijn, hetgeen ik niet voor mogelijk houd, dan voert dat andere kabinet op dat moment de discussie.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien mag ik de heer Van Dijke erop wijzen, dat er een motie op stuk nr. 46 is die door mevrouw Van 't Riet en mijzelf is ingediend, die eventueel implementatie in de Luchtvaartwet als stok achter de deur houdt om het kabinet ervoor te laten zorgen dat het binnen drie jaar met een rapportage komt, zodat de zaak wordt afgerond. Gebeurt dat niet, dan wordt die motie op dat moment geactiveerd. Overigens geeft dit mij de gelegenheid om mee te delen, dat wij de motie aanhouden tot het nader overleg over deze rapportage.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van Gijssel stel ik voor, de gewijzigde motie-Van Gijssel/Van 't Riet (23552, nr. 46) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **De Boer**: Ik kom nu bij de opmerking van de heer Hendriks. Ik heb in eerste instantie al gereageerd op het verzoek naar een gezondheidsonderzoek. Wij nemen dat verzoek over.

De discussie over de schadeclaims, waarover hij een vraag stelde, is niet aan de orde. Er bestaat geen regeling voor schadeclaims. Overigens wordt de situatie bepaald niet overal slechter. Er zijn hele reeksen woningen in die regio die van geluid ontlast worden.

## De Boer

De heer **Hendriks**: Dat moet allemaal nog geregeld worden in bestemmingsplannen en dan komen die claims wel naar het gezag toe.

Minister **De Boer**: Afgezien van het feit, dat dit een discussie is die op bestemmingsplanniveau gevoerd wordt, dus met de gemeenten, kan ik u nu al zeggen dat er ook bestemmingsplantechnisch geen schaderegeling is voor dit soort situaties.

De heer **Hendriks**: Ik moet constateren dat de minister een zeer vooruitziende blik heeft, want de rechtspraak zal dit uiteindelijk uitmaken.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn.

Ik moet nog even ingaan op de opmerkingen die mevrouw Van Rooy rechtstreeks aan mijn adres maakte, over het feit dat ik vorige week heb gezegd dat het niet eerlijk zou zijn als wij er niet over spraken. Dat klopt en wij hebben er dan ook over gesproken en onze opvattingen erover gegeven. Er zijn ook conclusies getrokken. Eén ding weet ik in elk geval zeker. Ook al laat ik nu ergens staan wat een volgend kabinet zou moeten doen, per saldo zal het, of we het in de PKB zetten of niet, de verantwoordelijkheid van een volgend kabinet zijn. Daarom kan ik, zeker na de hele discussie die wij in de afgelopen weken hebben gehad, leven met het schrappen van dat onderdeel van de PKB. Het heeft dan ook niets meer met oneerlijkheid te maken. In die zin ben ik het ook niet eens met de opmerking van de heer Schutte, dat de feiten nu anders lijken te zijn dan in de reactie van de vorige week. De feiten zijn gelijk gebleven maar misschien mag je zeggen dat, doordat het debat heeft plaatsgevonden, heel helder is geworden wat iedereen bedoelde. Eén ding is zeker: politieke partijen zullen blijven bestaan. Ze zullen in omvang krimpen en groeien, maar kabinetten zullen elke keer een andere samenstelling hebben en dragen elk voor een beperkte periode een verantwoordelijkheid. Dat is ook het lastige van dit soort processen, die voor een heel lange tijd duren. Dat is ook het lastige als mensen vragen om vaste grenzen en vaste

afspraken. Iedereen in dit land weet, dat wetten zo vast zijn als ze zijn tot het moment waarop iemand besluit om die wetten te wijzigen. Per saldo is de sleutel van de deur uiteindelijk altijd het parlement.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Wij zijn het daar volstrekt over eens en ik zal ook zeker niet laken, dat de regering of een minister, het politieke beeld overziende, zegt bereid te zijn meer te slikken dan hij aanvankelijk bereid was. Dat hoort bij het spel tussen regering en Kamer. Waar ik wel bezwaar tegen maak, is dat in eerste instantie termen worden gebruikt die objectief geformuleerd zijn en die de indruk wekken, dat feitelijk niet mogelijk is wat de Kamer vraagt omdat dan de mainportdoelstelling niet kan worden gehaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien ben ik daar iets te kort door de bocht gegaan, maar feitelijk kan het niet met de kennis van vandaag. Het vervelende is, dat het pas aan de orde komt op het moment dat de feitelijke kennis van dan aan de orde is en er ook een ander kabinet zit, dat een besluit zal moeten nemen. Dan is de vraag aan de orde of die wijziging nodig is. Ik zal er niet meer over beslissen, althans niet lid zijnde van dit kabinet. Het PKB-besluit is dat wij voor 10.000 kiezen en dat het dus minstens een grote inspanning vergt om ook zoveel mogelijk binnen die 10.000 te persen.

De heer **Schutte** (GPV): U geeft een politiek oordeel op basis van uw inschatting en u hebt nu een politiek oordeel gegeven, waarin u laat meewegen dat zich een meerderheid aftekent voor een andere conclusie. Dat onderscheid mag best gemaakt worden, maar voorkomen moet worden dat de Kamer een advies wordt gegeven over de moties, die de indruk wekken dat het objectief is, dat je daar niet omheen kan en dat je in feite met je ogen dicht iets doet wat niet kan als je het toch doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nogmaals, wij gaan niet met de ogen dicht. De discussie heeft plaatsgevonden. Er zijn verschillende interpretaties. Ik heb de heer Van Gijssel horen spreken, mevrouw Van 't Riet en de heer Te Veldhuis en ik heb

ook een eigen mening daarover gegeven. Wij praten over iets dat plaatsvindt nadat de vijfde baan gerealiseerd is en nadat wij heel veel ervaring hebben opgedaan met het streng en netjes aanvliegen, nog meer dan wij nu al gedaan hebben. De kennis van vandaag is niet de kennis van morgen. Als één ding zeker is, is het dat in de luchtvaart de technische ontwikkelingen en mogelijkheden altijd anders blijken te zijn dan we dachten. Ik heb vanmorgen een boeiende discussie mogen hebben met Jopie Bakker, oud-minister van Verkeer en Waterstaat in de periode 1968-1971. Als hij toen had geweten wat er nu in de luchtvaart aan de hand is, had hij heel andere besluiten genomen, zo vertelde hij mij. Dat is ook nog maar een korte periode geleden. We kijken nu vooruit naar een periode van acht à tien jaar vooruit. Met de huidige kennis denken we dat het niet mogelijk is. Ik ben er bijna van overtuigd dat het niet mogelijk is, maar wie ben ik om te zeggen dat het in 2005 niet anders kan zijn? Misschien is het geloof in de toekomst bij de ene helft wat optimistischer dan bij de andere helft. Meestal ben ik optimistisch, maar in dit geval geldt het voor de heer Van Gijssel.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik heb toch de indruk dat het kabinet in de afgelopen week bij het nota-overleg en bij de reactie op de moties juist een poging gedaan heeft om onzekerheden zoveel mogelijk te elimineren. Dat dat de reden was om naast de 10.000-grens ook de 10.900-grens op te nemen. Ik heb de indruk dat nu om politieke redenen, omdat er nu het compromis ligt van de regeringsfracties, de onzekerheid als argument gehanteerd wordt in de trant van: Wij regeren toch niet in de toekomst, wij kunnen het allemaal niet voorspellen. Daarom behoeven wij dat niet meer op te nemen.

Maar ik wil even terug naar het punt waarover ik mevrouw Jorritsma bevraagd heb. Ik heb haar gevraagd of het niet oneerlijk was om die 10.900-grens niet op te nemen. Zij zei dat het kabinet dat aantal toch genoemd heeft, waarmee het toch voldaan heeft aan de eerlijkhedenopdracht. De kern van de opmerking van mevrouw Jorritsma was nu juist dat het aantal in de PKB werd opgenomen om reden van eerlijk-

## Jorritsma-Lebbink

heid. Dat is buitengewoon uitzonderlijk. In geen enkele andere PKB is dat gedaan. Waarom gold dat tot vorige week wel en waarom is dat nu ineens niet meer geldig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het was een intentieverklaring van het huidige kabinet. Dan kan je eeuwig blijven discussiëren over de vraag of je het bijna onaanvaardbaar zou moeten verklaren als het er vervolgens uit gehaald wordt. Ik wijs erop dat het huidige kabinet niet over deze zaak beslist. Want als een volgend kabinet die beslissing niet wil nemen, is dat volgende kabinet daar weer net zo vrij in. Dus wat dat betreft zeg ik dat de discussie er duidelijk over is geweest. Het was de intentie van het huidige kabinet, maar dat zal er dan helaas niet meer zitten. Want voor 2003-2004, 2005-2006 en misschien wel 2010 zullen er in ieder geval weer verkiezingen zijn. Dat betekent dat het zo hard is als het is, maar ook zo zacht als het was. Ik bedoel maar te zeggen dat de enige harde grenzen die in de PKB staan, de gegeelde grenzen zijn. En die zijn op dit terrein ongewijzigd gebleven.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is zo hard als het hard is en zo zacht als het zacht is. Dat noem ik "in- en uitpraten".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is geen in- en uitpraten. De harde uitspraken staan in de PKB en die zijn gegeeld.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister sprak net van het gesprek dat zij vanmorgen heeft gehad met oud-minister Bakker, minister van Verkeer en Waterstaat in het begin van de jaren zeventig. Ik heb dat gesprek gedeeltelijk op de radio kunnen volgen. De minister zegt, vooruit te kijken met de kennis die zij nu heeft. Maar wij hebben natuurlijk ook kennis achter ons. Dat heeft oud-minister Bakker nu juist uitgelegd. Als je de ontwikkeling ziet, is het toch veel logischer om nu tot de conclusie te komen dat het vroeger een grasveldje bij Amsterdam was vol papieren vliegtuigje en dat het nu totaal anders is en dat wij nu moeten zeggen: Het kan niet verder, een stop op de groei, stop Schiphol.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die

stop staat er nu op, want wij hebben nu een stop op de groei gezet.

De heer **Poppe** (SP): Nee, u hebt eerst nog ruimte voor verdubbeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, wij hebben nu via het milieu grenzen aangegeven, waarmee er een stop op de groei zit. Ten eerste is dat in het verleden nooit gebeurd en ten tweede zijn er in het verleden nooit grenzen gesteld, behalve de laatste jaren, toen er een probleem begon te ontstaan. Ik denk dat wij mevrouw De Boer dankbaar mogen zijn voor wat zij daaraan voor de ruimtelijke ontwikkeling gedaan heeft vanuit een vorige functie. Want laten wij eerlijk zijn: als men in een verleden ooit had bedacht dat het verstandiger zou zijn geweest om niet te dicht rond een luchthaven te bouwen, dan hadden wij nu niet zo'n groot probleem gehad als wij nu hebben. Ooit was de Haarlemmermeerpolder een lege polder, waarin alleen een vliegveldje lag.

De heer **Poppe** (SP): Nog één opmerking. Wat er nu bij Schiphol komt, geeft technisch gezien qua faciliteiten de mogelijkheid om tot een grootte van 80 miljoen passagiers door te groeien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar niet qua wetgeving.

De heer **Poppe** (SP): De milieugrenzen die u nu legt, zijn boterzacht. Dat is al eerder gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, die zijn keihard.

De heer **Poppe** (SP): Die zijn niet keihard, maar daarover verschillen wij dan van mening. Maar als je de technische voorzieningen aanlegt, kan Schiphol in de toekomst, onder een volgend kabinet...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik het misschien nog eens zo zeggen? Stel de SP had vandaag de meerderheid in deze Kamer en dient een PKB in waarin staat dat de groei van Schiphol nul mag zijn. De hardheid van die beslissing duurt dan precies zo lang als de SP de meerderheid in dit land heeft. Op het moment dat er een andere meerderheid is die een andere beslissing wil nemen, zal zo'n kabinet weer een andere beslissing kunnen nemen. Zo hard zijn

beslissingen in dit land nu eenmaal, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Daar hebt u groot gelijk in. En daarom wil ik nu in ieder geval een andere beslissing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het maakt dus niet uit. Wij hebben een keuze gemaakt en onze beslissing is net zo hard als welke beslissing u ooit had kunnen maken. Daar heb ik u op willen wijzen.

Voorzitter! Ik ben buitengewoon tevreden over de discussie die wij in de Kamer hebben gevoerd. Vorige week hebben wij tijdens het nota-overleg heel helder elkaars nieren gevoeld. Vervolgens zijn wij via een plenair debat op de plek waar dat hoort uiteindelijk tot een draagvlak gekomen, waarbij een ieder zijn eigen mening op een aantal punten iets heeft moeten bijstellen. Uiteindelijk blijft er voor mij een PKB over die buitengewoon verdedigbaar is en waarbij zowel aan de doelstelling van de mainport Schiphol wordt voldaan als aan – ik herhaal het, mijnheer Poppe – heel harde milieudoelstellingen.

□

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik dank de heren Rosenmöller en Poppe in het bijzonder dat zij mij nog vragen hebben gesteld, want op deze wijze kan mijn aanwezigheid vandaag de puur ceremoniële te boven gaan. Ik ben hen ook dankbaar, omdat nu een aantal hardnekkige misverstanden kan worden rechtgezet, zowel over het investeringsbedrag rondom de beslissing over Schiphol als over het werkgelegenheidseffect.

Er is een paar keer een koppeling gelegd tussen het investeringsbedrag van 33 mld. en de werkgelegenheidseffecten van Schiphol. Die 33 mld. heeft betrekking op alle investeringen, inclusief de HSL-investeringen, oost en zuid en alle wegen eromheen. Daarbij is hier geen relatie gelegd met de werkgelegenheidseffecten. De totale investeringen, even los van wat de overheid en de private sector daarin doen, bedragen 12 mld.

Zijn wij hier bezig om in kerosine gekookte lucht te verkopen of is het echt waar? Het is echt waar. Ik kan dat aannemelijk maken op basis van gegevens uit het verleden en op basis van de achtergrond van de sommen. In de huidige situatie, gelet

## Wijers

op wat wij kunnen leren van het recente verleden, zien wij dat Schiphol nu al de belangrijkste banenmotor is voor de noordvleugel van de Randstad. Wij zien ook dat de groei van de werkgelegenheid in de Amsterdamse regio in de afgelopen jaren ongeveer gelijk was aan het landelijk gemiddelde. Dat is opvallend, omdat bijna alle andere grootstedelijke regio's een negatief beeld te zien hebben gegeven. Dat is volgens de deskundigen vooral te danken aan de aanwezigheid van Schiphol. De werkgelegenheid in de gemeente Haarlemmermeer is zeer snel gegroeid. Het is een van de snelste groeiers in Nederland. In de periode 1987-1993 is de groei van de werkgelegenheid in de Haarlemmermeer gemiddeld 5% per jaar geweest, terwijl het landelijk gemiddelde op 1,7% lag. Uit de gegevens van het CBIN, de organisatie die investeringen naar Nederland probeert te halen, blijkt dat van alle buitenlandse investeringen waarbij het CBIN vorig jaar betrokken was circa een derde werd gerealiseerd in de regio Amsterdam-Amstelveen-Haarlemmermeer. Dat is een relatief zeer groot aandeel. Het is voor een belangrijk deel een gevolg van Schiphol. Het is dus geen overdreven beeld op basis van het verleden en het heden.

Laten wij kijken naar de toekomst. Tussen 1990 en 2015 is wel degelijk een groei met 55.000 arbeidsplaatsen mogelijk. Dan nemen wij de uitstralingseffecten niet eens mee. Ik ben het met Bomhoff eens dat wij de uitstralingseffecten in onze macro-economische ramingen niet goed kunnen inschatten. Ze zijn substantieel, zoals ook blijkt uit datgene wat CBIN doet. Die groei met 55.000 arbeidsplaatsen is de totale groei van de werkgelegenheid. Dat kun je splitsen in de autonome groei, die optreedt als de PKB niet zou worden uitgevoerd en het projecteffect, dat optreedt als je het project wel uitvoert. Dat staat nog los van de eenmalige impuls in de werkgelegenheid doordat je daar bouwt. Ik heb de vorige keer duidelijk gemaakt dat het effect daarvan ligt rondom de 55.000 direct en 25.000 indirect, dus 80.000 tijdelijk.

De 25.000 à 30.000 arbeidsplaatsen waarover de heren Rosenmöller en Poppe spraken, is het projecteffect. Overigens heeft er in de ESB van dit weekend een artikel gestaan van een hoogleraar die ook door de Kamer is

gehoord, prof. De Wit. Hij zegt dat het projecteffect waarschijnlijk eerder in de buurt van de 55.000 dan de 30.000 ligt. Maar goed, dat zijn hoogleraren. Net als doktoren verschillen die ook nogal eens van mening.

Zeker als je de benadering van de heren Rosenmöller en Poppe kiest, denk ik dat het effect nog groter is dan die 55.000. Zij willen helemaal geen verdere groei, ook niet een beperkte. Dan is het verschil wel 55.000 en misschien nog wel meer. Het is immers maar de vraag of de bestaande arbeidsplaatsen behouden blijven of dat er een soort autonome groei rondom Schiphol zal plaatsvinden als de groei van Schiphol op zichzelf wordt beperkt. Denk maar aan de groei van de arbeidsproductiviteit in alle sectoren. Bovendien houden wij er rekening mee dat ongeveer de helft van de 55.000 arbeidsplaatsen banen voor laaggeschoolden betreft. Ik kom dan tot de conclusie dat Schiphol niet alleen in de totale economie, maar ook in dit segment, waarvan ik weet dat de heren Poppe en Rosenmöller zich er terecht grote zorgen over maken, een zeer belangrijke bijdrage levert voor het oplossen van dit vraagstuk in die regio. Ik kan mij dan ook eigenlijk niet voorstellen dat zij zich na deze argumenten nog op basis van economische en werkgelegenheidseffecten verzetten tegen dit project. Ter afsluiting zeg ik dat ik dit project volledig steun.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil de minister ook nog het plezier doen om hem vandaag met een interruptie te confronteren.

Minister **Wijers**: Fantastisch.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is eigenlijk een beetje een herhaling van zetten van vorige week maandag, maar dat wil ik niet doen. Het projecteffect is gerelateerd aan de PKB. Er is sprake van een mogelijke autonome groei tot 300.000 vliegbewegingen, wat natuurlijk ook een zelfstandig werkgelegenheidseffect heeft. Het gaat dan, wat dat macro-economische werkgelegenheidseffect betreft, om 24.000 arbeidsplaatsen. Onder handhaving van mijn stelling leg ik de minister de volgende vraag vanuit een andere invalshoek voor: bent u het met mij eens, dat wij hier toch bezig zijn om de duurste banen

in Nederland te creëren die wij ooit gecreëerd hebben? Ook ondernemers hebben dat gezegd.

Minister **Wijers**: Nee, ik ben het oprecht niet met die stelling eens. Het directe werkgelegenheidseffect, de banen die mij primair interesseren, is 30.000 arbeidsplaatsen. Maar los daarvan, ben ik overtuigd van het strategische effect voor de Nederlandse economie van het hebben van een mainport. Ik doel dan op het effect op het aantrekken van andere typen werkgelegenheid, zoals in de research en development en in de distributie. Bij CEBIN merken wij hoe belangrijk Schiphol daarvoor is. Alles bij elkaar genomen, gaat het dan ook om een ontzettend belangrijke beslissing die ook haar uitstralingseffecten heeft, die wij niet kunnen kwantificeren. Ik ben ervan overtuigd dat wij iets heel goeds doen voor de Nederlandse economie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat houdt de minister en ondergetekende verdeeld. Als wij het totale investeringsbedrag van 33 mld. in relatie brengen met duurzame ontwikkeling en werkgelegenheid, dan denk ik dat wij betere projecten kunnen verzinnen dan de uitbreiding van Schiphol.

Minister **Wijers**: Daarover verschillen wij inderdaad van mening.

De heer Poppe vroeg nog naar het economisch onderzoek in verband met de nachtnorm. Vanaf het moment dat de PKB ingaat, geldt voor drie jaar het nachtregime. Gedurende die tijd vindt het onderzoek naar de gezondheidseffecten plaats en kijken wij ook naar de capaciteitseffecten c.q. de invloed op de mainportontwikkeling. Op basis daarvan gaan wij ons standpunt bepalen. Het standpunt dat het kabinet tot nu toe aan de Kamer kenbaar heeft gemaakt, geeft aan dat het kabinet, met de huidige kennis, het effect op de mainportdoelstelling serieuzer, belangrijker of substantiëler vindt dan het gezondheidseffect. Wij zeggen dat voor dat laatste effect nog onvoldoende aanwijzingen zijn. Maar het feit dat het kabinet dit onderzoek heeft toegezegd en die periode van drie jaar heeft gecreëerd, maakt duidelijk dat het zich open stelt voor de resultaten van dat onderzoek. Het kabinet zal op basis van de dan



## Wijers

voorliggende gegevens zijn standpunt bepalen.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat, naar ik aanneem, om de resultaten van de twee onderzoeken: de effecten op de volksgezondheid en de effecten op de economie.

Minister **Wijers**: Inderdaad.

De heer **Poppe** (SP): Wij hebben de laatste jaren ervaren dat Schiphol ijersterk is in het produceren van veel cijfers. Als Schiphol kan aantonen dat toepassing van het nachtrecht een negatief effect heeft op de groeimogelijkheden van Schiphol en dat de investering meer zou opleveren als de nachtnorm niet wordt gehanteerd, dan wordt toch weer de gezondheid van de bevolking afgewogen tegen de economische belangen van Schiphol. Daarom vroeg ik naar het onderzoek van de economische effecten. Als wij vaststellen dat het hanteren van het nachtrecht tot 6.00 uur onvoldoende is en dat dit allerlei schadelijke effecten heeft op de gezondheid, dan behoeven wij toch geen economisch onderzoek meer te doen? Dan kunnen wij toch zeggen: stop daarmee?

Minister **Wijers**: U loopt vooruit op de resultaten van het onderzoek. Ik heb gezegd wat onze huidige inschatting is. Ik zeg u toe, dat ik open zal staan voor de resultaten van de verschillende onderzoeken en op basis daarvan aan de kabinetsdiscussies zal deelnemen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn. Voor een korte verlenging van haar tweede termijn geef ik het woord aan mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik dank u voor deze korte verlenging van de tweede termijn. De motie op stuk nr. 30 is gewijzigd. Bij omissie heb ik deze gewijzigde motie niet in tweede termijn ingediend en ik wil dat graag bij dezen doen.

De **voorzitter**: De motie-Van 't Riet (23552, nr. 30) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de luchtvaart bijdraagt aan CO<sub>2</sub>-emissies, klimaatverandering, verzuring en energieschaarste;

verzoekt de regering een beleid te ontwikkelen waarmee de luchtverontreiniging door luchtvaart teruggedrongen wordt en daarin onder meer de volgende maatregelen 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 schonere en zuiniger motoren;
- streven naar een verbod op hoofdstuk 2-vliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 48 (23552).

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Het is wat kort door de bocht, maar ik zou op deze motie ook graag een reactie van de regering willen hebben. Als dat nu niet lukt, dan graag ruimschoots voor de stemming morgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik denk dat ik daar snel op kan reageren. Voor zover ik van mevrouw Van 't Riet heb begrepen, heeft zij het laatste gedachtenstreepje uit de motie verwijderd. Wij hadden al in onze reactie op de motie gesteld dat slechts dat laatste voor ons niet aanvaardbaar was.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zal morgen, donderdag 22 juni, na de dinerpauze worden gestemd over de ingediende moties.

De vergadering wordt van 16.38 uur tot 17.50 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Bijzondere bepalingen in verband met de vernieuwing van het openbaar bestuur in de provincie Rotterdam (Wet bijzondere bepalingen provincie Rotterdam) (24087);**
- **het wetsvoorstel Regels in verband met de instelling van de provincie Rotterdam en de wijziging van de gemeentelijke indeling in die provincie (Wet instelling provincie Rotterdam) (24088).**

(Zie hoofdlijnen debat van 7 maart 1995.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Het zal u ongetwijfeld deugd doen dat u vandaag bij dit debat voorzitter bent, omdat wij u kennen als iemand die zich ook in de discussie over de stadsprovincie Rotterdam danig heeft geroerd.

De **voorzitter**: Het doet mij bij ieder debat deugd om voorzitter te mogen zijn!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar in dit geval in het bijzonder. Ik wou daaraan toevoegen: tot vreugde van sommigen en ergernis van anderen!

Vandaag staan wij voor de vraag of en op welke wijze wij verder gaan met de bestuurlijke vernieuwing in het gebied Rotterdam-Rijnmond. Wij doen dat op basis van de wetsvoorstellen voor de instelling van de stadsprovincie Rotterdam, maar inmiddels ook de brief van de minister en de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken van vorige week vrijdag.

Op 7 maart 1995 – dat lijkt in veel opzichten inmiddels eerder vier jaar dan vier maanden geleden – hebben wij in deze Kamer een hoofdlijnen debat gevoerd over deze wetsvoorstellen. De conclusie van dat debat was dat wij te maken hebben met kansrijke wetsvoorstellen. De wereld staat inmiddels op zijn kop! In de brief van de twee bewindslieden is naar mijn mening de sleutelzin: "de wetgever zal op korte termijn de