

Aan de orde is de behandeling van:  
- **de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (23552).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De luchthaven Schiphol en de havens van Rotterdam zijn voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid van zeer grote betekenis. Terecht wordt dan ook veel aandacht besteed aan de verdere ontwikkeling van deze mainports in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra, afgekort Vinex, alsof het een naam voor een bijzondere wijn betreft.

In de Vinex zijn Schiphol en omgeving aangewezen als één van de gebieden die een bijzondere betekenis hebben in het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief van Nederland in internationaal verband. Daarbij gaat het ook om het belang van de internationale concurrentiepositie van Nederland en van de Randstad in het bijzonder. "De positie van de luchthaven als mainport zal worden versterkt binnen condities die bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, zoals beschreven in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving", zo staat het beschreven in de aanvang van de PKB. En de CDA-fractie onderschrijft dat. Maar het komt nu aan op de uitwerking en het maken van de goede keuzes, waarbij ook de tijdsfactor een belangrijke rol zal spelen.

Reeds langer – misschien te lang – wordt gesproken en gedacht over de ontwikkelingen van Schiphol. De memorie van antwoord wijst daar ook op. In 1970 werd al gepleit voor de aanleg van een vijfde baan. Ook in 1970 verscheen het rapport van de commissie-Falkenhagen, toenmalig directeur-generaal van de RLD. Daarin werd de voorkeur gegeven aan een tweede nationale luchthaven boven een vijfde baan.

In 1979 kiest het kabinet-Van Agt/Wiegel voor het draaien van de Zwanenburgbaan en een tweede nationale luchthaven in de Markerwaard. Vervolgens wordt in 1985 het plan voor een tweede nationale luchthaven geschrapt. En in 1988 wordt in het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen opgeno-

men: "de capaciteit van de bestaande luchthaven Schiphol ten volle te benutten."

Thans wordt opnieuw gekozen voor een vijfde baan. In al die voorliggende jaren was het met name voor de omwonenden niet duidelijk wat er nu precies met Schiphol zou gaan gebeuren. Dat riep, naast de vele klachten, onzekerheid op. Op zijn minst zullen we daarvoor begrip moeten opbrengen. Want het moge duidelijk zijn, het zijn wel de omwonenden die een prijs betalen voor de aanwezigheid van Schiphol. Het gaat om hun milieusituatie, die verbetering behoeft. Het gaat daarbij om geluiden stankhinder en mogelijk zijn ook veiligheidsrisico's in het geding. Ik ga nu niet in op de gestelde geluidsnormen. Daarover wordt in de stukken en ook in de memorie van antwoord voldoende informatie gegeven. Het komt nu aan op een goede bewaking en handhaving van de gestelde normen. Zeker geldt dat ook voor de nachtvluchten waarover veel klachten zijn.

Met betrekking tot geluidhinder is er voor de omgeving van Schiphol sprake van een woningisolatieprogramma. Met voortvarendheid dient uitvoering te worden gegeven aan dit programma. Wil de minister van VROM meedelen wat thans de stand van zaken is van het woningisolatieprogramma en wanneer de uitvoering daarvan voltooid kan zijn?

Ik noemde ook de stankhinder. Wordt daarnaar wel voldoende onderzoek verricht, zo vragen wij ons af. Overigens geldt dat ook voor de gezondheidsaspecten in bredere zin. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar deze aspecten? Welke taak heeft hier bijvoorbeeld de Gezondheidsraad en andere op dat terrein werkende overheidsorganisaties? Hoe het overigens ook zij, de omwonenden hebben recht op goede informatie, ook op het terrein van de gezondheidszorg. Het moet als vanzelf sprekend zijn dat goed overleg wordt gevoerd met organisaties die de omwonenden vertegenwoordigen.

Voorzitter! Het kabinet kiest nu voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. In het voorlopig verslag is er namens de fractie van het CDA al op gewezen dat deze dubbele doelstelling wel

een spanningsveld oproept bij onder meer de afweging van de verschillende belangen. In de memorie van antwoord wordt daarop – zij het summier – ingegaan. In het vervolg van mijn betoog zal ik zoveel mogelijk de memorie van antwoord volgen.

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft het kabinet in de PKB een grens vastgelegd met betrekking tot het vervoersvolume op Schiphol: 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht. Ik merk daarbij nogmaals op – ik heb dat immers ook gedaan bij de schriftelijke voorbereiding – dat een begrenzing feitelijk toch alleen maar bepaald kan worden door de vastgestelde geluidszones en overige milieuvorschriften mogen niet worden overtreden, ongeacht aantallen passagiers en tonnen vracht, zou mijn stelling zijn. Maar in de memorie van antwoord wordt als conclusie genoemd: "dat het niet mogelijk is dat de geluidszones meer passagiers zouden toelaten dan het genoemde maximum aantal van 44 miljoen." Maar waar deze conclusie op gebaseerd is, wordt niet aangegeven. Ook wordt niet aangegeven, hoe het genoemde maximum zal worden gecontroleerd en gehandhaafd. Komen er dan bijvoorbeeld vliegverboden op het einde van een jaar? Overigens bevinden zich onder het aantal passagiers ook transitopassagiers, die blijven in vliegtuig en komen niet in de terminals. Verder zijn er ook transferpassagiers, die stappen uit, verblijven in de terminal en stappen weer in. Deze worden echter wel twee keer geteld. Het gaat hier om vrij grote aantallen. Dan zijn er de passagiers die van Schiphol vertrekken en daar ook weer aankomen. Deze categorie maakt gebruik van de infrastructuur en wordt eveneens twee keer geteld, namelijk bij vertrek en aankomst. Ook dit roept vragen op bij het hanteren van het maximumaantal van 44 miljoen passagiers. In een brief van de KLM, gedateerd 20 oktober 1995, aan de leden van de desbetreffende commissies van de Eerste Kamer, wordt opgemerkt: "Volumebeperking heeft niet alleen consequenties voor de omvang van het vervoer maar ook voor de samenstelling. Vooral het overstapproduct zal bij volumebeperking aanzienlijk minder ontwikkelen. De KLM is van mening dat de milieuruimte bepalend moet zijn. Het

## Baarda

aantal van 40 miljoen passagiers vloeide voort uit de, op het moment van berekenen, meest realistische vlootsamenstelling. Deze vlootsamenstelling is als basis gebruikt voor het vaststellen van een geluidscontour. Bij een andere vlootsamenstelling kan binnen dezelfde contour een groter passagiersvolume worden geaccommodeerd." Willen de ministers hier straks op ingaan?

Mijnheer de voorzitter! De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd welke overwegingen ertoe hebben geleid om te kiezen voor uitbreiding van Schiphol en niet nu voor een geheel nieuwe luchthaven op een andere, goede locatie, waar niet of veel minder de kwaliteit van het leefmilieu in het geding is en waar een goede bereikbaarheid verzekerd is, zodat wel een ontwikkeling tot een volledige mainport tot de te realiseren mogelijkheden behoort. Op deze vraag hebben wij geen antwoord gekregen. Ik herhaal daarom hier deze vraag en doe dat met meer nadruk, omdat uit informatie is gebleken dat de groei van Schiphol veel sneller zou gaan dan in de PKB wordt verondersteld. Als de verwachte groei doorzet, zit Schiphol reeds rond de komende eeuwwisseling op het maximum en niet in 2015 zoals de PKB aangeeft. En pas in 2003 is de vijfde baan operationeel. Ik verwijs in dit verband ook naar de publikaties van de heer A. Schmidt Apol, die een gedocumenteerd pleidooi houdt voor de spoedige aanleg van een nationale luchthaven in zuidelijk Flevoland, op domeingrond, dus in eigendom van de Staat.

In de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 2 juni 1995 aan de Tweede Kamer, stuk nr. 15, wordt ook als een van de opties een locatie in de regio Flevoland genoemd. Maar de minister spreekt dan wel van aanvullende capaciteit ten opzichte van Schiphol. In het dagblad Trouw van zaterdag jongstleden hielden enkele vakbonden een pleidooi voor verplaatsing van Schiphol nu het nog kan. In dit artikel stelden deze vakbonden: "Het is ronduit hypocriet om vol te houden dat de luchthaven met maximaal 44 miljoen passagiers genoeg groeiruimte heeft. Wie daaraan vasthoudt, zet tienduizenden banen op het spel". Ook de president-directeur van de KLM heeft recent uitgesproken liever een geheel

nieuwe luchthaven te hebben in plaats van Schiphol. Gaarne een duidelijke reactie van de ministers hierop.

Naar aanleiding van de vraag op welke wijze de regering de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart ziet, ook na 2015, met behoud van een luchthaven met mainportfunctie in Nederland, en welke maatregelen daarvoor nu reeds moeten worden voorbereid, wordt in de memorie van antwoord gewezen op de studie Toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur, aangegeven in de eerdergenoemde brief van 2 juni jongstleden aan de Tweede Kamer. Juist over die toekomst bestaat zorg, zeker nu de ontwikkelingen sneller zouden blijken te gaan dan in de PKB wordt voorzien. Voor onze economische ontwikkeling en werkgelegenheid is het van essentieel belang dat Nederland de beschikking houdt over een mainport op het gebied van de luchtvaart. Voor Schiphol is een absolute grens aangegeven, maar wat gebeurt daarna? Op de vele vragen van de Eerste Kamer over toekomstige ontwikkelingen wordt in de memorie van antwoord verwezen naar het eerdergenoemde project Toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur. In bijlage D van meergenoemde brief van 2 juni wordt een tijdschema van dit project aangegeven. Pas na 2000 kan een aanwijzingsprocedure ingevolge de luchtvaartwet worden doorlopen. Dat duurt naar onze mening allemaal veel te lang. De CDA-fractie vindt dat sneller en met voortvarendheid aan dit project moet worden gewerkt. Dit vraagt een zeer hoge prioriteit. Wij ontvangen gaarne de toezegging van de ministers dat op zo kort mogelijke termijn een eerste studie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur aan het parlement zal worden aangeboden en dat met voortvarendheid aan dit project zal worden gewerkt.

Mijnheer de voorzitter! Over de groeicijfers heb ik zojuist al iets gezegd. De PKB gaat uit van een gemiddelde groei van 3 à 4% per jaar met als eindstation 2015. Recente cijfers, onder andere van de luchthaven Schiphol en de KLM, maar ook cijfers van Europese instanties, geven veel hogere groeicijfers aan. Die kunnen oplopen tot 7 à 8% per jaar. Als die juist zijn, heeft dat duidelijk consequenties. Als gevolg van hogere groeicijfers zal er

een vervroegd capaciteitsprobleem op en rondom Schiphol zijn. In de memorie van antwoord wordt daarover nogal laconiek gedaan. Een snelle groei wordt niet waarschijnlijk geacht en naar verwachting zal het allemaal nogal meevallen. Vervolgens wordt meegedeeld dat de vragen vanuit de Eerste Kamer hieromtrent uitgaan van een snellere groei terwijl die zich niet zal voordoen. Maar waar is die bewering op gebaseerd? Welke cijfers zijn nu juist? Als de groei veel sneller gaat, heeft dat grote gevolgen, onder meer voor de bereikbaarheid van Schiphol, omdat de benodigde infrastructuur rond 2000 nog niet klaar zal zijn voor de toekomstige mainportfunctie in Nederland. Ook voor de kwaliteit van het milieu in de omgeving zullen de gevolgen groot zijn. Wij dringen er bij de ministers op aan om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de verwachte groeicijfers van Schiphol. Hierover moet duidelijkheid komen. Mogelijk kan die duidelijkheid worden verkregen met een onafhankelijk onderzoek van de Algemene Rekenkamer. Ik krijg hierop graag een reactie van de ministers.

Voorzitter! De KLM moet haar thuishaven in Nederland houden. Daarover zijn door deze Kamer vragen gesteld en ook in recente publikaties worden die vragen gesteld. Als de KLM een grote Europese partner vindt, bestaat dan de mogelijkheid dat uitgeweken wordt naar het buitenland? Kunnen de ministers de zekerheid geven dat de thuishaven van de KLM voor Nederland behouden blijft?

Voorzitter! In de Tweede Kamer is uitvoerig gesproken over de doelstelling van maximaal 10.000 geluidgehinderde woningen binnen de geluidsnormen. Ik zal wat daar gezegd is, hier niet herhalen, maar slechts een korte opmerking maken. Volgens de Handelingen, blz. 5326, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer het volgende gezegd: "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". In de memorie van antwoord staat echter dat de doelstelling van maximaal 10.000 geluidgehinderde woningen op basis van het woningbestand eind 1990 haalbaar is. Is de kennis van zaken van vandaag inmiddels gewijzigd,

## Baarda

ook bij de minister van Verkeer en Waterstaat?

Namens de CDA-fractie werd nog gevraagd of ook is overwogen om de ernstig geluidgehinderde woningen uit te kopen. Uit het antwoord blijkt dat dit niet is gebeurd om redenen van kosten, maar ook vanwege de ruimtelijke kwaliteit. Maar de kosten voor geluidsisolatie van de woningen bedragen totaal 700 mln. en daar kun je heel wat woningen voor aankopen. Bovendien komt dan meer bedrijfsterrein beschikbaar en kan een en ander een meer groene invulling worden gegeven, waarmee ook een goede ruimtelijke kwaliteit is te behalen.

Een aantal van de gestelde vragen betrof de Vinex-woonlocaties rondom Schiphol. Uit de gegeven antwoorden blijkt, dat voor nog vast te stellen woningbouwlocaties voor de periode vanaf 2005, bijvoorbeeld in het kader van de Actualisering Vinex, in de periode 2005-2010 voor de omgeving van Schiphol de randvoorwaarde geldt dat de locaties buiten de vrijwaringszone dienen te liggen. Een heroverweging van de Vinex-locaties is daarom, volgens het kabinet, niet aan de orde. Uit verkregen informatie van de zijde van Schiphol blijkt, dat het aantal geplande woningen binnen de vrijwaringszone 3937 bedraagt. De provincie Noord-Holland wil voor circa 1900 woningen een positief besluit nemen. De minister van VROM is voor circa 1000 woningen hiermee akkoord, omdat zij binnen de ontheffingsbepalingen vallen: open gaten, vervangende nieuwbouw en bedrijfsgebonden woningen. Over de resterende 900 woningen in met name Aalsmeer en Amsterdam moet binnenkort worden besloten.

Dat geldt ook voor het gebied aangrenzend aan de vrijwaringszone. Daar zijn nu reeds zo'n 4000 woningen gepland. Bovendien wordt momenteel naar nieuwe woningbouwlocaties gezocht voor de periode 2005-2015. De luchthaven ziet deze ontwikkeling met lede ogen aan. Het voldoende scheiden van vliegtuigen en wonen is zowel in het belang van de luchtvaart als van toekomstige bewoners. Dan toch maar de invulling van de Vinex-woonlocaties heroverwegen?

Door het provinciaal bestuur van Noord-Holland en het gemeentebestuur van Haarlemmermeer zijn de leden van de Eerste Kamer enkele

malen schriftelijk benaderd met het verzoek, bedrijfsontwikkeling ten zuiden van Badhoevedorp niet onmogelijk te maken door aldaar de begrenzing van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem aan te passen. Recent hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer bij brief van 24 november jongstleden aan de Eerste Kamer en ook vandaag nog hebben gedeputeerde staten van Noord-Holland erop gewezen dat de uitgebreide rijksbufferzone ten zuiden van Badhoevedorp een hoogwaardig bedrijventerrein overlapt dat ter plekke is voorzien in het gemeentelijk structuurplan Haarlemmermeer 2005 en het provinciaal streekplan. Ook van de zijde van belanghebbenden uit het bedrijfsleven hebben wij over deze kwestie uitvoerige brieven ontvangen. Het lijkt erop dat hier verwachtingen zijn gewekt. Nader overleg is zeker op zijn plaats. Wij verzoeken de ministers dat overleg te gaan voeren met het provinciaal bestuur van Noord-Holland en het gemeentebestuur van Haarlemmermeer en de Kamer daarover te informeren.

Voor de bereikbaarheid van Schiphol, de mobiliteit rond Schiphol en het openbaar vervoer heb ik namens de CDA-fractie in het voorlopig verslag reeds dringende aandacht gevraagd van het kabinet. Ik zal dat hier niet herhalen, temeer ook niet omdat recent in de Tweede Kamer over deze kwestie en het dichtslibben van de Randstad uitvoerig is gesproken. Duidelijk is in ieder geval dat spoedig maatregelen moeten worden genomen. Ook de CDA-fractie in de Eerste Kamer dringt daarop aan. Uit de gegeven antwoorden leiden wij af dat inmiddels uitvoering wordt gegeven aan de motie-Van Rooy over een gedeeltelijke privatisering van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol. Naar verwachting zal begin 1996 een antwoord op bedoelde motie kunnen worden gegeven. Wij achten uitvoering van deze motie van groot belang, temeer ook daar de opbrengsten kunnen worden ingezet voor het realiseren van noodzakelijke grootschalige infrastructurele projecten.

In het voorlopig verslag hadden wij aandacht gevraagd voor een alternatief voorstel voor de 5P-baan van de heer M.W. van Lutternel van het ontwerp bureau Reliëf te Almere: de zogenaamde Zwanenburgvariant,

die uitkomt op een, mogelijk twee gedraaide banen. Wij vroegen in hoeverre dit alternatief is onderzocht en of daarbij ook geluidberekeningen zijn gemaakt. In de memorie van antwoord wordt niet ingegaan op de vraag naar geluidberekeningen. Zijn deze gemaakt of worden ze alsnog gemaakt? Het is toch zo dat ook aangedragen varianten vanuit de inspraak bij MER-procedures worden beoordeeld? Het lijkt mij zeker gewenst dat vanuit de departementen nog eens wordt gesproken met de heer Van Lutternel over zijn ideeën.

Mijnheer de voorzitter! Ik rond af. Besluitvorming dient nu met spoed te worden afgerond, zodat ook omwonenden weten waar zij aan toe zijn. Behoud van een mainportfunctie op luchtvaartgebied is voor Nederland van groot belang. Daarom dient met voortvarendheid te worden gewerkt aan de studie Toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur; ook hier moet spoedige besluitvorming worden nagestreefd. Er dient een verantwoorde uitwerking te worden gegeven aan de dubbele doelstelling. Naast de milieudoelstelling is de economische doelstelling van groot belang, zeker voor de regio. Aan het bereikbaar houden van Schiphol moet met kracht worden gewerkt. De omwonenden hebben er recht op dat de milieukwaliteit goed wordt bewaakt en dat informatie wordt gegeven over gezondheidsaspecten. Met belangstelling wacht ik een reactie van de ministers af op mijn inbreng in eerste termijn.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De ontwikkelingen in de luchtvaart gaan snel. Ontving Schiphol in 1983 nog net geen 10 miljoen passagiers, dit jaar hoopt de luchthaven 25 miljoen passagiers te verwerken. Andere luchthavens hebben te maken met een soortgelijke groei. Londen groeide van 40 miljoen passagiers in 1983 naar 76 miljoen in 1994, Parijs van 30 miljoen naar 55 miljoen en Frankfurt van ruim 17 miljoen naar 35 miljoen. Steeds meer mensen vliegen naar steeds meer bestemmingen. In verschillende opzichten is deze groei gunstig. Wie vroeger emigreerde, moest min of meer definitief afscheid nemen van zijn familie, vrienden en bekenden. Dankzij de luchtvaart zijn

## Linthorst

afstanden tegenwoordig geen onoverkomelijk probleem meer. Dat is winst.

Niet alleen in menselijk opzicht, ook in economisch opzicht is de luchtvaart van belang, zowel voor het bedrijfsleven, dat in toenemende mate internationaal opereert, als door de bijdrage die de luchthaven zelf aan de economie levert. Schiphol biedt rechtstreeks werkgelegenheid aan 38.000 mensen; indirect geldt dit nog eens voor 36.000 mensen. Het belang van Schiphol voor Nederland is dus groot.

Voor de komende jaren voorziet het kabinet een groeiende concurrentie tussen de Europese luchthavens: "Het aantal Europese luchthavens dat kan beschikken over een groot aantal continentale en intercontinentale verbindingen zal naar verwachting kleiner worden. Wil de Randstad zich profileren als een blijvend aantrekkelijke vestigingslocatie, dan is de binding met tenminste één luchtvaartmaatschappij en de aanwezigheid van een luchthaven zoals hierboven omschreven van strategische betekenis."

De vraag is wat dit betekent voor de positie van Schiphol. Vanuit het zojuist aangehaalde citaat ligt het voor de hand dat Schiphol de ruimte moet krijgen, wil de luchthaven tenminste mee in de vaart der volkeren. In zichzelf heeft Schiphol ook de mogelijkheden om zich te ontwikkelen tot een van de resterende mainports in Europa. De relatieve groei van Schiphol is groter geweest dan die van zijn concurrenten en het ziet er niet naar uit dat die groei aanzienlijk zal afzwakken. Trouw van 2 november jongstleden bericht dat de KLM de komende vier jaar met 60 tot 70% denkt te groeien om zo haar marktaandeel in Europa te vergroten van 6,5% naar 10% of meer. Vanuit de mainportoptiek is dit toe te juichen. Het ging er immers om dat Schiphol in de slag om een beperkt aantal mainports een van de overblijvende mainports moest zijn. Dat betekent dat zowel de luchthaven als de met de luchthaven verbonden luchtvaartmaatschappij niet alleen moet meedelen in de groei van de markt, maar ook haar aandeel in die markt moet vergroten.

Er is veel voor te zeggen om de ontwikkeling tot een dergelijke mainport te steunen, niet alleen uit een oogpunt van werkgelegenheid, maar ook met het oog op de uitstraling die van een mainport

uitgaat op de positie van Nederland als distributieland. Er zit echter ook een keerzijde aan de gunstige effecten van de groei van een luchtvaart. Vliegverkeer levert een forse bijdrage aan de milieuvuiling. Bovendien legt de luchthaven een groot beslag op de beperkte ruimte in Nederland, niet eens zozeer door de ruimte die de luchthaven zelf inneemt als wel door de beperkingen die het vliegverkeer aan het gebruik van de omgeving oplegt. Dat geldt met name voor wonen en recreëren.

Dat is de reden dat het kabinet in de PKB niet voor groei zonder meer kiest. De PKB streeft een beheerste en gerichte groei na, waarbij tegelijkertijd de kwaliteit van het milieu in de omgeving van Schiphol verbeterd moet worden. Stank en milieuvuiling mogen ten opzichte van 1990 niet toenemen en de lawaaioverlast zal in de toekomst zelfs minder worden. Dat wordt gerealiseerd door de aanleg van een vijfde baan, waardoor minder woningen ernstige geluidhinder zullen ondervinden.

Deze dubbele doelstelling kan alleen worden gerealiseerd bij een beperkte groei. Door de Tweede Kamer is het groene licht gegeven voor een groei tot maximaal 44 miljoen passagiers, 3 miljoen ton vracht en 10.000 ernstig gehinderde woningen. Cruciaal voor de beoordeling in deze Kamer is dus de vraag hoe reëel de verwachting van een beperkte groei is. De PKB gaat ervan uit dat het maximumaantal van 44 miljoen passagiers in 2015 zal worden gerealiseerd. Vanuit die prognose is met de nu voorgestelde investering van 33 mld. de ontwikkeling van de luchthaven voor de komende 20 jaar veiliggesteld. Op dit punt heeft mijn fractie grote twijfels. De luchthaven zelf hanteert voor de komende jaren, evenals het door de Tweede Kamer ingeschakelde bureau Oranjewoud, een groeipercentage van circa 8. Als deze prognoses juist zijn, zal de voor 2015 verwachte groei al in 2003 gerealiseerd worden, dus nog vóór de vijfde baan gerealiseerd is. Het kan niet anders of dit zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de luchthaven en voor de milieudoelstelling. Tijdens de schriftelijke voorbereiding zijn hierover door onze fractie vragen gesteld. Deze vragen zijn door de regering niet beantwoord, omdat zij van mening was dat "de vragen uitgaan van een veronderstelling ten

aanzien van een snellere groei, die zich niet zal voordoen". Dit antwoord heeft wel een erg hoog "gaat u maar rustig slapen"-gehalte.

Immers, volgens het PKB-scenario zou Schiphol dit jaar ongeveer 20 miljoen passagiers moeten verwerken, waarna in 2003 het aantal van ongeveer 26 miljoen passagiers zou worden bereikt. In werkelijkheid verwacht de luchthaven nog dit jaar 25 miljoen passagiers en worden de voor 2003 voorziene 300.000 vliegbewegingen al dit jaar of begin volgend jaar gerealiseerd. Zelfs als wij uitgaan van een gematigde groei, niet 8% maar bijvoorbeeld 5%, zal het aantal passagiers in 2015 niet 44 miljoen bedragen, maar de 60 miljoen ruim overschrijden. Ter vergelijking: tussen 1983 en 1992 groeide Schiphol jaarlijks met 7,5%. In 1994 was het groeipercentage 10,4 en in 1995 7,3. Een groeipercentage van 5 is dus niet exorbitant hoog. Het is vanuit de mainportgedachte ook wenselijk.

Is het geen illusie om te menen dat een dergelijk groeipercentage nog verenigbaar is met de milieudoelstelling? Ik herinner in dit verband aan wat mijn fractievoorzitter tijdens de algemene beschouwingen opmerkte: als de feiten niet kloppen, des te erger voor de feiten. Wat kan, is het afwegen van belangen en het daarop baseren van een besluit. Ik neem aan dat dat ook de bedoeling van de regering is. Dan moet echter wel duidelijk zijn op welke cijfers wij ons echt moeten baseren. Wij zouden dat graag van de regering horen.

Uiteraard is een beheerste en gerichte groei, zoals de PKB deze voorstelt, mogelijk. Zo'n groei zal zich echter niet vanzelf voordoen. Wij hoeven in dit verband alleen maar te wijzen op de airmiles die overall gretig aftrek vinden. Zonder maatregelen zal de vraag naar vliegverkeer niet afnemen. Veel mensen vliegen voor hun vakantie nu eenmaal graag naar zonnige oorden. Hetzelfde geldt voor het aanbod van vliegverkeer. Dat zal ook niet vanzelf afnemen. De feitelijke groei van de KLM en Schiphol en de uitbreidingsplannen van de KLM wijzen daar ook op. Het is natuurlijk prachtig als je zoveel en zo vaak als je wilt kunt vliegen. Maar wij moeten wel erkennen dat wij als samenleving een prijs betalen voor die verworvenheid: onder andere meer

## Linthorst

vliegtuiglawaai en een grotere CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Een beperkte groei betekent dat de overheid de markt niet zonder meer haar gang kan laten gaan. Die sturing door de overheid vindt op verscheidene plekken plaats. Ik noem een voorbeeld. Sommige mensen houden ervan om op houtsnippen te jagen. Anderen zouden het liefst met 200 km/u over de snelweg rijden. Op die gebieden beperkt de overheid de speelruimte van de individuele wensen. Al dan niet morrend gaan burgers met deze beperking akkoord, omdat zij inzien dat de samenleving onleefbaar wordt als iedereen zijn wensen vervult of omdat zij zich neerleggen bij een hoger belang. Er is geen aan het vliegverkeer inherente reden waarom een dergelijke beperking ten aanzien van vliegen niet zou kunnen.

Voor zover wij het overzien, maakt sturing nauwelijks onderdeel van de PKB uit. De enige randvoorwaarden die aan de groei worden gesteld, zijn de 10.000 woningen en de 44 miljoen passagiers. Hoe hard zullen die voorwaarden in de praktijk zijn? Als het aantal van 44 miljoen passagiers voor 2003 bereikt wordt, zal het lastig zijn om aan het maximum vast te houden, terwijl de capaciteit voor meer passagiers wel aanwezig is. Dit geldt zeker als hierbij een rol speelt, dat uitbreiding van de capaciteit werkgelegenheid oplevert. Dat is immers ook nu een van de belangrijkste redenen om voor uitbreiding te pleiten. Er klinkt toch een beetje in door dat wij nu het groene licht voor uitbreiding maar moeten geven, zonder dat duidelijk is of het schip op den duur niet strandt.

Zouden wij niet beter nu voor een andere locatie kiezen, waar de voor een mainport vereiste ontwikkeling met aanzienlijk minder overlast gerealiseerd kan worden? Op de huidige locatie stuit de luchthaven, ook met een vijfde baan, vroeger of later op de grenzen van haar groei. Als andere luchthavens kunnen doorgroeien, raakt Schiphol dan niet alsnog, ondanks de investering van 33 mld., haar mainportfunctie kwijt? De essentie van een mainport wordt gevormd door de relatieve positie die een luchthaven inneemt. Niet de kwaliteiten van Schiphol zelf geven de doorslag, maar de kwaliteiten van Schiphol in vergelijking met andere Westeuropese luchthavens. Een beetje mainport is in dit verband geen mainport.

Het lijkt naïef om zelfs maar te denken aan het verplaatsen van Schiphol, toch zou het wel eens minder gek kunnen zijn dan het op het eerste gezicht lijkt. Op een nieuwe locatie kan een compacte luchthaven ontstaan, die met veel minder hinder en risico's is opgewassen tegen de eisen van de toekomst. Bovendien zou een dergelijke beleidskeuze tegemoet komen aan de tijdens de algemene beschouwingen door de minister-president uitgesproken noodzaak om het westen van het land te ontlasten. Ten slotte zou een nieuwe luchthaven kunnen voorkomen dat er in de toekomst toch een tweede luchthaven moet worden ontwikkeld, met alle extra mobiliteit die dat met zich meebrengt.

De belangen die bij deze PKB op het spel staan, zijn groot. Dat maakt de afweging niet eenvoudig. Er zijn goede argumenten om geen mainport te willen en er zijn goede argumenten om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te steunen, niet alleen uit het oogpunt van werkgelegenheid en het versterken van de positie van Nederland als distributieland. De ontwikkeling van Schiphol tot mainport geeft Schiphol zeggenschap in de milieucriteria die voor vliegverkeer moeten worden gehanteerd. Tot nu toe is vooral gewezen op de nadelige effecten die uitgaan van strenge milieu-eisen. Andere luchthavens kennen veel minder beperkingen. Het omgekeerde is natuurlijk ook waar. Vooral op milieugebied moet er vaak eerst één schaap over de dam zijn voordat de andere volgen. In die zin getuigt het van moed om te proberen, economische overwegingen en milieudoelstellingen aan elkaar te koppelen. Wij vragen ons echter af of, om deze doelstellingen te realiseren, niet meer sturing vereist is dan nu in de PKB wordt voorgesteld. Mijn fractie zou graag antwoord krijgen op een aantal vragen.

Op welke gronden kan de regering aannemelijk maken, dat de door ons als realistisch aangemerkte groei zich in de nabije toekomst inderdaad niet zal voordoen? Hoe denkt de regering, als deze groei zich onverhoopt wel zou voordoen, de milieudoelstelling veilig te kunnen stellen? Kan de regering aangeven wat het prijsverschil van kerosine is op een aantal luchthavens, bijvoorbeeld Schiphol, Heathrow, Parijs, Frankfurt en Tel

Aviv? Is de regering eventueel bereid, door middel van een vereveningsheffing de prijs van kerosine gelijk te trekken om het tussenstopverkeer te ontmoedigen? Hoeveel vliegbewegingen kunnen door de bestaande banen verwerkt worden binnen de afgesproken geluidscontour? Bij welke aantallen is het onvermijdelijk dat het vliegverkeer zo snel mogelijk de startroute verlaat en gedwongen wordt, over woongebieden te vliegen? Welke gevolgen heeft dat voor de veiligheid? Hoe verhoudt de snelle groei van het luchtverkeer zich tot de nu al bestaande overbelasting van de wegen rondom Schiphol? Leidt de aanleg van een vijfde parallelle baan, gezien de grote afstand die vliegtuigen taxiënd moeten afleggen, niet tot een met de milieudoelstelling botsende toename van zowel de lawaai-overlast als de uitstoot van koolmonoxyde, koolwaterstoffen, PAK's en stikstof? Leidt de aanleg van de vijfde parallelle baan niet tot een verlies van een van de sterkste punten van Schiphol, namelijk de compactheid van de luchthaven? Is de regering bereid, de aanleg van een dubbele gedraaide baan alsnog in overweging te nemen? Welke uitstoot aan CO<sub>2</sub> is volgens de NMP 2-doelstellingen aanvaardbaar? Onderkent de regering het risico dat, als de huidige groei zich de komende jaren voortzet en de milieugrenzen gehandhaafd worden, Schiphol op termijn haar mainportpositie kwijt kan raken? Is de regering bereid, dat risico te aanvaarden? Hoe verhoudt het huidige voorstel tot uitbreiding van Schiphol zich tot de visie op de toekomst van de luchtvaart, die de regering op korte termijn aan ons voor zal leggen?

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Deze PKB om de verdubbeling van het vliegverkeer bij Schiphol mogelijk te maken, heeft tot felle discussies geleid. Niet alleen kwantitatief, veel brieven, maar ook kwalitatief protest met goede kritiek en alternatieven. Toch wilden bij de eerste procedurevergadering slechts drie fracties hier in de Eerste Kamer deze voor Nederland majeure beslissing, kosten 30 mld., behandelen. Gezien de recente krantekoppen over de schriftelijke inbreng – de senaat zou erg kritisch zijn – kan ik

## Pitstra

me niet anders voorstellen dan dat met name de fractie van het CDA maar ook die van D66 en VVD, de fracties van GroenLinks, PvdA en Bierman diep dankbaar zijn, dat wij hen in staat hebben gesteld dit zo kritische commentaar te leveren. Zelf heb ik me afgevraagd: als de Eerste Kamer zo'n belangrijk wetsvoorstel met zo'n enorme betekenis voor de aanblik van Nederland in de komende eeuw niet wil behandelen, hoe wil zij dan ooit haar pretentie van waken voor de waan van de dag kunnen waarmaken?

Het gaat dus om een zeer belangrijke en omvangrijke megabeslissing. Omvangrijker dan ooit de Deltawerken waren. In deze PKB wordt besloten om voor 2003 de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan met 250 meter te verlengen en na 2003 een vijfde parallelle baan aan te leggen, de zogenaamde 5P-baan. Hiermee kan het vliegverkeer tot 2015 groeien tot 44 miljoen passagiers met 423.000 vliegtuigbewegingen. Dit is allemaal nodig "in het belang van de Nederlandse concurrentiepositie" en in het belang van de Randstad als vestigingsklimaat voor bedrijven. De concurrentie in Europa gaat immers tussen stedelijke regio's en vliegtuigmaatschappijen en die concurrentieslag mogen wij niet verliezen. Net als bij de beslissing over de Betuwelijn moet de term "strategische beslissing" de politiek van haar twijfels, onzekerheden en vragen definitief verlossen.

Maar dit is nog niet alles, er is een dubbele doelstelling: ook het milieu en het leefklimaat moeten verbeterd worden. Dit wordt toegespitst op stank, luchtverontreiniging en externe veiligheid, die niet mogen verslechteren, en de lawaaioverlast die zelfs gaat verminderen. GroenLinks heeft in het debat over vliegverkeer stevig stelling genomen. Dwars tegen de heersende trend in hebben wij het standpunt ingenomen, dat het huidige Schiphol met 240.000 vliegbewegingen in 1992 al te groot was en dat wij dus zeker niet kunnen instemmen met verdubbeling van het vliegverkeer. Schiphol is al groot genoeg en wordt met deze groei de grootste milieuvervuiler van Nederland. Wanneer de overheid in reclamespotjes ons toeroept, dat een beter milieu bij zichzelf begint en mensen met zelfs kleine hoeveelheden GFT keurig met hun bakje naar de groene container

lopen, is het toch bizar dat die zelfde overheid het vliegverkeer, de meest vervuilende vorm van transport, zo enorm laat groeien?

Door de milieubeweging is terecht het standpunt ingenomen, dat eerst de aanvaardbare milieugrenzen vastgesteld hadden moeten worden en dat de groei van de luchthaven en de mainportdoelstellingen hieraan ondergeschikt gemaakt hadden moeten worden. Maar het huidige kabinet, trouwens ook het vorige, deinst voor deze benadering terug en beweert voor een "evenwichtige belangenafweging" en voor een "win-win-situatie" te kiezen en natuurlijk vinden ze zichzelf daarin erg geslaagd. Het is alleen zo vervelend, dat de volledige milieubeweging, de organisaties van allerlei omwonenden en vele deskundigen dat oordeel niet kunnen onderschrijven.

Voorzitter! Ik heb lang gepeinsd hoe concreet, gedetailleerd en daarmee ook technisch ik vandaag op allerlei kwesties zou ingaan. Er is materiaal te over. Hierbij kan gedacht worden aan de discussies over de meting van de geluidsoverlast, de veiligheid, de volksgezondheid, de groeicijfers – misschien moet ik zeggen: de knoeicijfers –, de economische onderbouwing en de alternatieven. Bij de schriftelijke voorbereiding hebben wij dit heel concreet en gedetailleerd gedaan, maar de beantwoording laat zien dat wij daar in dit stadium niet veel mee opschieten.

Bij de algemene beschouwingen sprak mijn fractievoorzitter al over de uitbreiding van Schiphol. Citaat: "Kenmerkend bij Schiphol vind ik dat de discussie en de besluitvorming meer langs emotionele dan op rationele gronden verloopt. (...) Schiphol is een metafoor van hoe irrationeel ingrijpende en onomkeerbare beslissingen tot stand komen. (...) We zullen het nooit erkennen, maar onderbuikgevoelens spelen in de besluitvorming over Schiphol een grote rol. Nog steeds de opgewondenheid over het kunnen vliegen. De romantiek van the sky die de limit zou zijn. Het escapisme. De nationale trots. (...) Nergens anders zouden er wij erover piekeren om ten koste van zoveel milieu en leefklimaat te investeren voor zo weinig arbeidsplaatsen. (...) We lijken wel gek."

In de allereerste discussies werd er gesproken over meer dan 55.000 banen, maar toen door allerlei

kritische geluiden het CPB het nog eens eerlijk doorrekende, bleven er uiteindelijk maar 24.100 banen, netto, over. Omdat wij dan ook eerlijk moeten rekenen, moet er van het bedrag van 33 mld. die investeringen afgetrokken worden die anders ook verricht zou worden, zoals de HSL en sommige andere investeringen in de infrastructuur, maar dan nog blijft een fors bedrag van 15 mld. tot 20 mld. over, waarvan 12 mld. voor de overheid. Dat is 0,5 mln. per baan. Het tegenargument, dat de overheid zelf maar enkele miljarden investeert, is niet bijster steekhoudend, daar de Staat der Nederlanden nog voor 100% eigenaar is van de luchthaven Schiphol en voor 35% van de KLM. Het rendement voor de KLM is trouwens negatief en voor Schiphol lager dan de marktrente op staatsleningen, ongeveer 5% versus 8%. Ook deze "subsidie" moet in de rekensommen meegenomen worden.

Vanuit een welvaartstheoretisch totaalbeeld moet volgens de hoogleraren economie Scholtens en Van Ewijk geconcludeerd worden, dat het project Mainport Schiphol een uiterst riskante onderneming is. Ik citeer: "Het directe financiële rendement voor de overheid is negatief, de vermeende positieve spill-overs zijn uiterst onzeker en de negatieve externe effecten zijn hard en omvangrijk."

Als slotconclusie van hun artikel in ESB 9-3-94 stellen ze: "Wij constateren dat de forse uitbreiding van het vliegverkeer geen onverdeeld genoeg is voor de Nederlandse economie. De argumentatie voor Schiphol is sterk gebaseerd op het verwachte positieve effect ervan op de Nederlandse economie. Bij deze macro-economische invalshoek worden echter de voordelen sterk overschat. (...) Zelfs met de overschatting van de baten is het netto macro-economische resultaat twijfelachtig: rekening houdend met de kapitaalkosten, de gevolgen voor het overheidsbudget en (conservatief) geraamde milieukosten komen wij uit op een negatief saldo."

In de discussie die hierop volgde, waren er natuurlijk andere hoogleraren die hier tegen ingingen, maar samen met de beantwoording van minister Wijers in de Tweede Kamer heeft dit mij niet kunnen overtuigen dat hun krachtige (macro-)economische kritiek niet juist zou zijn. De kosten van het project, waaronder ook de grondkosten van

## Pitstra

Schiphol – wat zouden we daar wat moois mee kunnen doen in het kader van de Vinex waardoor Waterman en IJburg overbodig worden – zijn niet goed berekend en de opbrengsten zijn te rooskleurig voorgesteld. Waarom pompt de overheid miljarden in bedrijven als KLM en Schiphol en niet in Heineken of Ahold? Vliegen is net als bier drinken, misschien leuk of lekker, maar het is geen gemeenschappelijke nuttige activiteit. Wat zouden wij niet voor andere, veel nuttiger en zinvoller investeringen kunnen verrichten met een groter werkgelegenheidseffect met deze vele miljarden? Kan hier nu eens een heldere reactie op komen vandaag? Moet niet worden toegegeven dat alle rapporten waaronder de IEE en het PASO gewoon toeschrijven naar de hoofddoelstelling, dat Schiphol de vierde plaats in Europa moet houden na Londen, Parijs en Frankfurt? Maar waarom moet zo'n klein landje als Nederland zo'n prominente plaats houden? Waarom 5 (halve) banen met zo'n enorm ruimtebeslag, terwijl de echt groten het met 2 tot 3 banen kunnen redden en een kleiner ruimtebeslag?

Door GroenLinks is het alternatief van de Trainport in plaats van de Mainport naar voren gebracht. Wij moeten goed beseffen, dat tweederde van al het vliegverkeer op Schiphol continentaal, Europees vliegverkeer is. Wij staan op het standpunt, dat dit Europees vliegverkeer moet worden verboden of in ieder geval sterk ontmoedigd en dat vervoer per trein, het minst milieubelastende alternatief, sterk gestimuleerd moet worden. Ik wil nu niet gedetailleerd de discussie voeren over de mondiale, landelijke en lokale bijdrage van het vliegverkeer aan de milieuproblemen, zoals het broeikaseffect, het gat in de ozonlaag, de verzuring en de luchtverontreiniging. In de nota LuLu staan de cijfers gepresenteerd. Het zal wel kloppen, dat de verontreiniging op lokaal niveau door vrachtverkeer veel groter is. Maar het moet toch eens afgelopen zijn met de redenering: verbeter het milieu, om te beginnen bij de buurman. Dat boeren naar de automobilisten verwijzen en zij naar Schiphol. Ieder heeft zijn eigen verantwoordelijk in de reductie van de totale milieuproblemen en dat geldt dus ook voor het vliegverkeer.

De overstap van vliegtuig naar snelle trein is geen idealistische hersenschim. Uit ervaring met sommige HSL-trajecten in Europa blijkt dit ook al te gebeuren; eerst Lyon-Parijs en nu Londen-Parijs, met een afname van 35%. Maar dit mag niet aan de reiziger overgelaten worden, zeker niet als vliegen goedkoper is en sneller. Zodra er een HSL-alternatief ligt – niet door het Groene Hart natuurlijk – wordt er onder de 1000 km niet meer gevlogen, ook al duurt dit dan wat langer. Wordt trouwens het inchecken, het wachten en de transfer naar de stad meegerekend, dan kon die langere reistijd nog wel eens meevallen.

Deze fundamentele politieke keuze voor "trainport" in plaats van "mainport" moet in onze ogen gedaan worden als wij de milieudoelstellingen serieus willen nemen. Dit gaat veel verder dan de 5 miljoen HSL-passagiers waar de regering van uitgaat. In dit kader wil ik de regering ook een vraag stellen over al die "overstappers" op Schiphol. Wat wordt Nederland er economisch beter van dat mensen die van Londen naar Praag willen in Amsterdam moeten overstappen? Dat geldt voor 55% van de passagiers. Is dat al die investeringen en zoveel milieubelasting waard?

Voorzitter! Ik kom op de "knoei-cijfers". In de schriftelijke voorbereiding hebben bijna alle fracties vragen gesteld over de groeicijfers. Het blijkt dat de MER en het AMER op drijfzand zijn gebouwd. De prognose in het IEE-rapport luidde: 26,5 miljoen passagiers in 2003 en 38,6 miljoen in 2015, maar in 1995 passeert Schiphol al de 25 miljoen. De 432.000 van 2015 wordt al in 2003 gehaald, want de groeicijfers van Schiphol – wij hebben allen de staatjes gezien – zijn explosief; de afgelopen drie jaar boven de 10%, de afgelopen tien jaar gemiddeld 7,5%.

Door de regering en, naar ik heb begrepen, daarachter de RLD wordt krampachtig vastgehouden aan de gepresenteerde groeicijfers. Een citaat uit de memorie van antwoord: "een snellere groei die zich niet zal voordoen" en dan wordt met het fictieve cijfer van 3,6% de brug naar 2003 geslagen. Dat is ook wel logisch, omdat anders de besluitvorming in deze PKB en MER/AMER op drijfzand staan. Gesteld dat de groeicijfers van de afgelopen jaren wel naar 2015 doorgetrokken kunnen

worden, wat heeft dat voor gevolgen voor de gehele procedure en de voorstellen?

Weliswaar heeft de regering, nerveus geworden van deze cijfers, een nooduitgang gepresenteerd: de TNLI, de toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur, waarin integraal de wens voor aanvullende infrastructuur wordt bestudeerd. De conclusie is Flevoland of een kustlocatie erbij. Terwijl de omstreken vijfde baan gerealiseerd wordt, moet er nu al een zesde bijkomen. Maar hoe verhoudt zich dit tot de uitspraak van de minister van Verkeer en Waterstaat, dat een uitplaatsing van onderdelen van Schiphol naar een andere locatie onmogelijk is? Waarom is dat inzicht zo snel gewijzigd?

Hoewel in ons beleid en in onze visie verplaatsing van Schiphol naar een andere locatie niet aan de orde is, zeker niet als daarmee uitbreiding tot 50 à 60 miljoen passagiers mogelijk wordt gemaakt, lijkt het mij logisch in de visie van de regeringspartijen dat, als er toch sprake is van een nieuwe integrale afweging, deze PKB-procedure wordt gestopt en er eerst bestudeerd wordt of totale verplaatsing van Schiphol naar zuidelijk Flevoland niet een zinvoller optie is. Er is door particulieren – de CDA-fractie noemde al de naam Schmidt Apol – allerlei materiaal aangedragen, dat bestudering waard is. Wat is de reactie van de bewindslieden hierop? Het is duidelijk dat de groeicijfers van de regering/RLD haaks staan op wat andere deskundigen melden.

Als wij de RLD moeten geloven, dan kan Schiphol tot 2015 slechts met 3% per jaar groeien, terwijl de IATA – International air transport association, waarbij 234 vliegmaatschappijen zijn aangesloten – in recente publikaties van een jaarlijkse groei van 6,6% uitgaan. Dit zou betekenen dat de hele groeiperiode van 8 jaar op het vierbanenstelsel moet worden opgevangen en de cijfers uit het rapport-Oranjewoud nog belangrijker worden, daar de 12,5 mld. investeringen in de infrastructuur, om de dichtslibbing tegen te gaan, niet gespreid kunnen worden over 20 jaar, maar – en dat is onmogelijk – in 8 jaar gerealiseerd moeten worden.

Het lijkt ons evident dat er volstrekte duidelijkheid dient te zijn over deze onrustbarende groeicijfers en dat het parlement en in dit geval

## Pitstra

de Eerste Kamer zich niet mag verschuilen achter de bezweringsformules van de RLD, die ons in de memorie van antwoord moeten geruist stellen. Wij kunnen hier toch geen ficties gaan behandelen?

Ons voorstel is om hier een onafhankelijk, betrouwbaar instituut een oordeel over te laten vellen en het lijkt ons logisch om een onderzoek door de Rekenkamer te laten verrichten. Ik heb uit de bijdrage van de CDA-fractie begrepen dat zij ook in die richting denkt. Wij vragen een duidelijke toezegging van de regering hierover en wij overwegen om in tweede instantie een motie op dit punt in te dienen. Het is vanzelfsprekend dat de behandeling van de PKB tijdelijk opgeschort moet worden totdat wij over het rapport van de Rekenkamer beschikken. Als de cijfers niet kloppen, terwijl wij al met het voorstel hebben ingestemd, is dat mosterd na de maaltijd. Mijnheer Baarda, wel vragen naar de realiteitswaarde van de cijfers, maar daar geen consequenties uit trekken, is natuurlijk wat raar. Ik ben ook benieuwd naar de reactie van andere fracties op dit voorstel.

De heer **Baarda** (CDA): Kan de heer Pitstra ingaan op de procedures die worden gevolgd bij een PKB? Wij zijn nog lang niet aan het eindstation.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Nee, maar de procedure van vandaag is in ieder geval dat de Eerste Kamer met deze PKB moet instemmen. Wij moeten dat doen op basis van juiste cijfers. Als die cijfers worden betwist, wat u en iedereen doet, dan is het handiger om de discussie in de Eerste Kamer even op te schorten. Wij beschikken dan voor de definitieve beslissing over gecontroleerde cijfers. Dat er nog allerlei procedures daarop volgen, weet ik ook wel. Ik ken mijn lesjes ook een beetje, alhoewel die ruimtelijke-orderingsprocedures nogal ingewikkeld zijn.

Voorzitter! Ik ben dus benieuwd naar de reactie van andere partijen op ons voorstel en op onze motie. Voor het geval dit voorstel onverhoopt geen meerderheid haalt en wij doorgaan met de behandeling, lijkt het mij verstandig om vandaag ook andere punten van kritiek naar voren te brengen, waarbij het mij niet de taak van Eerste Kamer lijkt om daar te gedetailleerd op in te gaan.

Het eerste punt betreft de alternatieven, 5P of 5G. De discussie over de alternatieven heb ik uitgebreid bestudeerd, onder andere ook het rapport-Oranjewoud, dat in opdracht van de Tweede Kamer is geproduceerd. Hoewel het mij duidelijk is geworden dat het alternatief 5G zeker niet zonder meer een milieubaan genoemd kan worden – slechts het niet verdubbelen van Schiphol kan leiden tot "milieubanen" – wordt wel duidelijk dat dit alternatief ten onrechte afgevallen is als reëel alternatief en dat, zo staat het in het rapport-Oranjewoud, "nadere uitwerking en kwantificering van het optimaliseringsproces meer duidelijkheid zou geven". De Tweede Kamer wilde die duidelijkheid kennelijk niet en wees de motie van GroenLinks hierover af, maar wij kunnen de conclusie van Natuur en Milieu in een brief aan de Kamer wel billijken. De conclusie luidt dat het 5GG-banenstelsel nooit serieus is onderzocht. Het is weggeschreven omdat het te duur zou zijn. Ik zou denken: aan een boom zo vol geladen kijkt men niet op een pruimpje... Er waren ook nog – gelukkig – twee begraafplaatsen. De officiële geluidscontouren zijn nooit berekend.

Op het gevaar af dat het toch technisch wordt, moet ik toch even ingaan op het "geknikt invliegen" en de moderne navigatieapparatuur. Uit blz. 37 van de memorie van antwoord trek ik de conclusie dat toch blijkt dat deze nauwkeurige navigatie – ik noem MLS en GNSS, zijnde geavanceerder systemen dan de huidige radiosystemen – er toch moet komen, omdat het huidige ILS-navigatiesysteem na 1998 niet meer voldoet door storingen in de atmosfeer.

Over die tweede verkeerstoren wordt inderdaad ook heel schimmig gedaan; dan is deze weer wel en dan weer niet nodig. Ik heb op de verkeerstoren van Schiphol gestaan en gevraagd waar die vijfde baan eigenlijk zou komen. Je had een verrekijker nodig voor het antwoord, want de afstand is maar liefst 4 kilometer. Logisch, dat dit leidt tot meer taxiën en meer vervuiling. Maar het hoofdargument van GroenLinks om, als men wil verdubbelen – hetgeen wij niet willen – te kiezen voor 5G, is het feit dat dit banenstelsel ruimtelijk veel compacter is en de toekomstige

uitbreiding van Schiphol fysiek veel meer beperkt.

De huidige papieren begrenzing van Schiphol – die PvdA, D66 en VVD in hun paarse deal van maximaal 38 tot 44 miljoen en maximaal 10.000 woningen binnen 35 Ke en de komende 3 jaar een nachtnorm hebben besloten – is boterzacht, want zoals de minister van Verkeer en Waterstaat ook monter meldde in de Tweede Kamer: elke politieke meerderheid kan een PKB, wel of niet partieel, toch wijzigen?; ook al is "het beleid niet gericht op verdere groei". Deze realistische benadering van de minister en haar partijgenoot Te Veldhuis staat haaks op de parmantige uitspraken van PvdA-woordvoerder Van Gijssel: "Dit is de laatste uitbreiding van Schiphol" ... in deze kabinetsperiode.

Zou de BV Nederland op deze locatie nu echt 33 mld. investeren om met name de KLM als hub te huisvesten? Zou er ooit een politieke meerderheid in welke Tweede Kamer dan ook zijn om deze enorme kapitaalsvernietiging te plegen en een wijziging van de PKB categorisch te weigeren op het moment dat de KLM alarm slaat en dreigt met wegtrekken? Het CDA vroeg het al: komt er dan een vliegverbod?

De grote wissel- en verdwijntruc – minder lawaaiige vliegtuigen kunnen tot meer vliegbewegingen leiden – ligt natuurlijk op de loer. Via het leefklimaat kom ik op de kritiek van de omwonenden, die zich georganiseerd hebben in het Platform leefmilieu regio Schiphol. Er is ook alle reden tot kritiek, want door dit besluit krijgen een dikke 100.000 mensen overlast en 38.000 van hen krijgen ernstige overlast.

Dan kom ik op de geluidhinder. Zoals gezegd, lijkt het mij niet de taak van de Eerste Kamer om een heel technische discussie te voeren. Zelf heb ik er even over moeten doen om het begrip "afkapwaarde van 65 dB(A)" te doorgronden. Maar als je het eenmaal snapt, dan is het ook heel duidelijk wat de kritiek op computermodellen inhoudt en waarom de stelling wordt verdedigd dat een en ander in strijd is met andere wetgeving. Het komt erop neer, dat wordt uitgegaan van berekende geluidhinder en niet van werkelijk gemeten geluidhinder en dat het geluidsniveau onder de 65 dB(A) niet wordt meegerekend. Dat



## Pitstra

had in het verleden enige ratio, omdat er toen sprake was van geringe aantallen lawaaiige toestellen, maar nu is er sprake van veel meer en veel grotere toestellen. Deze produceren minder lawaai, en dat is gunstig, maar te zamen produceren zij een veelvoud van dat lawaai. Daarom geven de Ke-contouren geen reëel beeld van de hinder en is er geen inzicht in het feitelijk aantal gehinderden en de effecten op de volksgezondheid.

De brief die wij vanochtend ontvingen van de heer Dudink uit Heemskerk laat helder zien dat mensen slim en mondig genoeg zijn om deze misleiding door te prikken. De deskundigen zullen het nog moeilijk krijgen met dit soort gepantserde en sterk onderbouwde bezwaren.

In antwoord op vragen van onze fractie meldt de regering in de memorie van antwoord het aantal mensen met klachten. Dat blijkt explosief te zijn toegenomen. Er zijn 100.000 klachten. Sommigen, bij Schiphol bijvoorbeeld, doen nogal denigrerend over dit aantal en zien dit als een vorm van maatschappelijke participatie om de PKB te beïnvloeden. Ik heb echter te veel serieuze brieven van mensen uit de omgeving van Schiphol gelezen. Zij geven aan dat hun woon-, leef- en slaapsituatie ernstig wordt verpest en dat terwijl zij nog niet eens binnen zo'n contour vielen.

Op welke wijze wordt de handhaafbaarheid van de contouren, ook van de 20-Ke-contour, geregeld? Hierbij gaat het ook om grote stedelijke gebieden. Waarom worden de gebruiksplannen die Schiphol moet maken, hieraan niet getoetst? Dat is des te meer nodig omdat deze contour niet op de PKB-kaart is opgenomen. Voor een juridische verankering was dat wel noodzakelijk geweest.

Dan ga ik in op de onafhankelijkheid en de handhaving. Door zowel de milieubeweging als het platform Schiphol wordt sterk gehamerd op onafhankelijkheid bij de handhaving. In de memorie van antwoord wordt weliswaar in een formele redenering aangegeven waarom daarvoor niet is gekozen – deze vorm is binnen de rijksoverheid niet ongebruikelijk – maar uit ervaringen uit de afgelopen jaren blijkt, dat de bewoners op dit punt geen enkel vertrouwen meer hebben. Dat is ook logisch, want bij handhaving zijn natuurlijk ook

belangen in het geding. Wij vragen de regering uitdrukkelijk om een onafhankelijke handhavingsinstantie, die losstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De driejarige audit is leuk, maar onvoldoende.

Paars is toch zo tuk op het doorbreken van kartels? Paars wil toch openheid? Dan ligt hier naar mijn mening een kans van formaat.

Mijn laatste concrete punt is de veiligheid. In de brochure van milieudefensie, die ons een beetje laat werd toegezonden, staat de uitspraak van Lucas Reinders, dat "de kans op een vliegcrash nu al ongeveer 400 keer groter is dan de kans op een ramp bij chemische fabrieken". Hij zei verder: "Als gevolg van het toenemend aantal vliegbewegingen wordt die kans straks nog eens anderhalf keer zo groot." Wat vindt de regering van deze uitspraak? Kende zij die uitspraak? Acht zij dit gevaar eigenlijk ethisch verantwoord?

De discussie over de volksgezondheid, de nachtrust en de natuurverstoring laat ik nu maar even rusten.

Dan kom ik tot de slotconclusie. Het is duidelijk dat de fractie van GroenLinks niet verantwoordelijk wil zijn voor deze verdubbeling van het vliegverkeer op Schiphol. Het alternatief is de trainport voor het continentale Europese vliegverkeer. Dat vereist een omslag in denken en beleid, een trendbreuk waarvoor alle hens aan dek moeten. Instemmen met de verdubbeling van Schiphol maakt duidelijk dat paars, overigens met steun van het CDA, het milieubeleid, groen, niet serieus neemt. De effecten zijn mondiaal. De omwonenden van Schiphol betalen de rekening. De Nederlandse belastingbetaler betaalt de misinvestering. De groeicijfers, de knoecijfers, zijn gebaseerd op drijfzand. Een onafhankelijk onderzoek door de Rekenkamer is gewenst. Zoals ik al zei, overwegen wij op dit punt een motie in te dienen. Als de Eerste Kamer ooit een halt moet toeroepen aan een ondeugdelijk onderbouwde megabeslissing, dan is het nu. De groothedswaanzin zou dit huis niet mogen passeren. Maar ja, de kaarten lijken geschud. GroenLinks is tegen deze PKB. Schiphol is groot genoeg.

□

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! Bij

de algemene beschouwingen kwam weer eens uitvoerig de functie van de Eerste Kamer aan de orde. Als laatste stap in het wetgevingstraject is er op z'n minst een toetsende functie voor ons weggelegd. Voor planologische kernbeslissingen, die nu een keer geen wetsvoorstellen zijn, is een aparte regeling getroffen. Het gaat tenslotte om pseudo-wetgeving. De fractie van D66 heeft bij de voorbereiding van dit debat aangegeven, zich terughoudend te willen opstellen. Niet voor niets kennen wij voor de PKB's een voorhangprocedure voor dit huis. Toen ik dit opschreef, had ik niet voorzien dat ik GroenLinks daarmee antwoord zou geven op een vraag in de eerste termijn. Maar de dankbaarheid die de heer Pitstra suggereert, voel ik niet direct in mij opwellen.

Bij de beantwoording van de vraag of een PKB wel of niet behandeling verdient door de Eerste Kamer speelt het verloop van de behandeling in de Tweede Kamer uiteraard een belangrijke rol. En dat kan nog wel eens verschillen. De PKB over de Betuwelijn is daar een goed voorbeeld van. Op dit produkt van een kabinet dat op zijn laatste benen liep, viel het nodige af te dingen, zowel op de inhoud als op het proces. De uitvoerige en kritische behandeling ervan door de Eerste Kamer legde de basis voor een aanzienlijke verbetering van die PKB door het nieuwe kabinet. Ik geef dit voorbeeld om een vergelijking te maken met de PKB Schiphol. Daarmee wil ik duidelijk maken dat het nu anders ligt. Een vers kabinet en een verse Tweede Kamer liggen ten grondslag aan een deugdelijk politiek draagvlak voor deze PKB. Dat verschil bepaalt de opstelling van mijn fractie. Dat kan in wezen betekenen dat behandeling door de Eerste Kamer achterwege had kunnen blijven, ware het niet – en nu richt ik mij opnieuw tot de heer Pitstra – dat het een goede gewoonte is dat ook aanmerkelijke minderheden met succes op behandeling kunnen aandringen. Bovendien gaat het hier om een zeer ingrijpend besluit. Het is essentieel om vooral de uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd, nog eens goed te bespreken. Voorts werkt D66 graag mee aan de behandeling van deze PKB zolang PKB's nog niet referenda-bel zijn, maar nu loop ik wellicht vooruit op heel andere wetgeving.

## Staal

Voorzitter! Door deze inleiding zal het u niet bevreemden dat wij de inhoud van onze bijdrage primair richten op een aantal uitgangspunten dat aan deze PKB ten grondslag ligt. Ervan uitgaande dat een uitvoerige politieke afweging heeft plaatsgevonden bij het maken van een keuze uit de varianten en bij de dubbel-doelstelling – daarvan getuigen de moties tot achter de komma – richten wij ons thans graag op enkele aannemingen en de consistentie daarin. Alles afwegende, oordeelt de fractie van D66 dat het voorliggende besluit uit economische overweging noodzakelijk en uit milieu-overweging aanvaardbaar is. Het is echter een besluit dat werd genomen op basis van 44 miljoen passagiers in het jaar 2015. En daarmee raak ik de essentie van dit debat. Daar ligt het probleem.

Het algemene uitgangspunt voor onze bijdrage in dit debat is dat het kabinet kiest voor de mainportfunctie. Dat veronderstelt een open eind. De mainportfunctie is immers niet afhankelijk van de eigen grootte en van de eigen capaciteit van Schiphol, maar wordt bepaald door de wijde mondiale omgeving. Hoe verhoudt zich die mainportdoelstelling nu tot het gelijktijdig beperken van de omvang van Schiphol? Met andere woorden: in de huidige verhoudingen kan een luchthaven met 44 miljoen passagiers wel een mainport zijn, maar is zij dat ook in de toekomst?

Wij vragen dat niet omdat die omvang naar onze opvatting onbeperkt zou moeten zijn. Zeker niet. Er zijn terecht grenzen gesteld. Maar als deze vraag terecht is, dan gaat het om wat er moet gebeuren, wanneer de absolute grenzen die wij afspreken, bereikt zijn. Uitgaande van het politieke draagvlak voor deze PKB, maar vooral ook uitgaande van de daarmee vastgestelde grenzen aan de groei van Schiphol, is het nu, en niet later dan nu, de hoogste tijd om keuzes te maken voor wat er daarna zou moeten gebeuren. Die vraag dringt des te meer, als waar zou zijn dat de werkelijkheid de prognoses in deze PKB inhaalt. Ik kom daar nog op terug.

Anders gesteld, als Schiphol zijn beperkingen krijgt in de toekomst, wat doen wij dan met doorgroeiend luchtverkeer? Accepteren en dus naar elders geleiden? Zo ja, waarnaartoe? Mogen wij er voetstoots van uitgaan dat luchtver-

keer te scheiden is, of moeten wij denken aan scenario's als "vol is vol"? Is luchtverkeer te beperken? Kan dat wel met de vele internationale regelingen en overeenkomsten? Wij zouden graag een visie vernemen van de bewindspersonen, waarbij uiteraard van belang is hoe zij aankijken tegen de prognoses voor Europa en Nederland daarbinnen.

Bovendien zou mijn fractie nog eens willen vernemen hoe absoluut de PKB-grenzen zijn. De vraag is allereerst of het aantal passagiers wel blijvend een norm kan zijn, en of de samenstelling van die norm nog kan veranderen. Voorts vernemen wij graag het standpunt van de regering over de vraag of afname van ongunstige milieu-effecten een reden kan zijn voor het tot nu uitgesproken absolute karakter van die grenzen. Sterker nog, in de memorie van antwoord zeggen de bewindspersonen dat het beleid erop is gericht om verdere groei te voorkomen. De vraag is hoe dit zich verhoudt met het streven naar een mainportstatus.

Nogmaals, dit slot op Schiphol dwingt ons tot grote haast met besluitvorming over de vraag: wat dan? Zonder alle mogelijkheden te willen bespreken, ben ik benieuwd naar de reactie van de regering op recente ideeën over de IJ-poort. Deze lijken vooral interessant omdat er dan wellicht geen sprake is van een aparte tweede luchthaven, maar van een dependance, mits de locaties goed te verbinden zijn. Dat lijkt een aantrekkelijke optie bij alles wat ik mij kan voorstellen over onmogelijkheden van scheiding van luchtverkeer. Dat neemt niet weg dat er meer informatie en afweging nodig is voor een standpunt in dezen.

Mijnheer de voorzitter! Bij de mainportdoelstelling speelt uiteraard ook een grote rol de te verwachten ontwikkeling van de concurrent. Als wij de Europese cijfers goed bekijken, gaat het daarbij niet om Frankfurt, Parijs en Londen, maar vooral om Brussel. De allereerste vraag is of dit zo is. Wat mogen wij verwachten van die concurrentie, zo vraag ik de ministers, ervan uitgaande dat het ernaar uitziet dat Brussel geen milieu-eisen stelt, althans niet op de manier waarop wij dat doen.

Over de grenzen heen kijkend, rijst ook de vraag of wij in de op ons af komende discussie over een tweede luchthaven, niet gewoon moeten

denken aan Brussel, onder het motto dat wij de concurrentie maar tot het voetballen beperken. Deze suggestie stellen wij graag uitdrukkelijk en serieus aan de orde. Natuurlijk, alle nationale gevoelens en doelstellingen zijn begrijpelijk, maar kijkend naar de wereldkaart en naar de geografische situatie van Schiphol en Zaventem, lijkt een relatie tussen die twee logisch.

Het zijn toch geen futuristische ideeën om ervan uit te gaan dat wij praten over één economisch gebied met twee sterke luchthavens en twee sterke zeehavens? Als wij serieus willen werken aan Europa, zullen wij toch zo langzamerhand ook dit soort oplossingen moeten bespreken? Onze vraag aan de ministers is of een monsterverbond tussen Zaventem en Schiphol een te overwegen optie is in de discussie over een tweede luchthaven. Hierbij speelt de besluitvorming over de HSL ook een belangrijke rol. Wij beseffen terdege dat dit ruwe suggesties zijn, maar het is gemakkelijker om voor een idee een probleem te bedenken dan andersom.

Mijnheer de voorzitter! De bewindslieden verwijzen bij de discussie over een tweede luchthaven naar een beleidsanalytische studie. Maar wat moet zo'n studie meer brengen aan informatie dan de redengeving voor deze PKB? Het gaat nu toch om oplossingen voor een toenemend luchtverkeer? Het vaststellen van die toename hebben wij al gedaan.

Ik herhaal het nog maar eens: een belangrijk centraal aspect in de discussie over deze PKB is de relatie tussen de absolute grenzen die thans zijn vastgelegd, en de mainportdrempelwaarde. Wij achten het van belang dat in dit debat duidelijk wordt waar het beleid op gericht is. Als de mainportdrempelwaarde hoger ligt dan de absolute grens van 44 miljoen passagiers, wat betekent dat dan? Zijn wij dan een beetje mainport of laten wij het daarbij? Is er een plan om die functie op een andere wijze te vervullen? Een keuze is niet zonder gevolgen. Zij zal ook op korte termijn concrete stappen noodzakelijk maken.

Voorzitter! Ondernemen betekent ambities. Ambities duiden op groei, en zo is het ook met Schiphol. Met trots vermelden wij al jaren niet alleen de groei, maar ook de kwalificatie "beste luchthaven ter

## Staal

wereld". Dat compliment mag ook in dit huis gemaakt worden. Recente cijfers laten zien: 7,3% groei in passagiers en maar liefst 17,9% groei in vracht. Kortom, als het aandeel Schiphol verhandelbaar zou zijn op de effectenbeurs, zou er alleszins een koopsignaal worden gegeven.

En toch, voorzitter, even een denkbeeldig zijpad, als de aandelen Schiphol op de beurs genoteerd waren, zou ik ze elke belegger afraden. Waarom? Zelden heb ik gerechtvaardigde groei-verwachtingen zo hardnekkig naar beneden horen bijstellen als door deze bewindslieden gebeurt. Elke veronderstelling op basis van historische cijfers en positieve economische ontwikkelingen dat de groei van Schiphol harder gaat dan in de prognoses, wordt in de memorie van antwoord de grond in geboord door de ministers, naar ik aanneem op aandringen van de directie van Schiphol.

Als ondernemer begrijp ik hier niets van, maar dat komt waarschijnlijk doordat ik eerst twintig jaar bij de overheid heb gediend. Daarom vragen wij nadrukkelijk waar dit pessimisme vandaan komt. Wij moeten ons niet rijk rekenen, maar wij moeten ons ook niet met alle geweld persen in een fuik die wij zelf hebben aangelegd.

Gaarne verneemt de fractie van D66 van de bewindslieden hoe reëel het is om te veronderstellen dat er door de gewijzigde economische omstandigheden gewoon sprake is van een versnelde groei. Als dat zo is, en als dat vervolgens de aannames van deze PKB raakt, dan moeten wij het daar gewoon over hebben. Groeivoorspellingen blijven nu eenmaal voorspellingen. Dat valt niemand kwalijk te nemen. Het is wel kwalijk te nemen, wanneer wij tegen beter weten in de kop in het zand zouden steken.

Politiek gezien, getuige de behandeling in de Tweede Kamer, is er een stevig draagvlak, ook maatschappelijk, voor een Schiphol met vijfde baan en meer dan 40 miljoen passagiers als bloeiende mainport voor Europa. Wanneer dat eerder wordt bereikt dan wij aanvankelijk dachten, dan moeten wij die constatering toevoegen aan het totaal en de gevolgen daarvan zo snel mogelijk onder ogen zien. Dat verplicht ons des te meer, ons te richten op de vraag wat er daarna moet gebeuren.

Het in de memorie van antwoord omlaag praten van de groei met verwijzing naar het marktaandeel van de KLM en naar de prijzen van vliegtickets, vermag ik niet in te zien. Waarom doen wij zo bang over het marktaandeel van KLM? Alsof wij dat per ongeluk hebben bereikt. Reizen wordt bepaald door noodzakelijke zakelijke mobiliteit en door consumptieve mogelijkheden. Als de kosten van het reizen een rem op de groei zouden zijn, dan hadden wij in dit land allang geen files meer.

Hierover kan ik de minister van Verkeer en Waterstaat misschien de suggestie meegeven dat voetballen door de week een oplossing zou zijn, zoals ik vanmorgen merkte. Als je dat uitruilt tegen het winkelen op zondag, vang je twee vliegen in één klap, maar die discussie laat ik maar even ter zijde.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Hebt u ook gekeken naar de gevolgen voor de produktiviteit in dit land?

De heer **Staal** (D66): Wat mij zelf betreft, is dit heel goed gegaan, getuige deze bijdrage. Daar beperk ik mij maar even toe.

Als er dan op z'n minst discussie is over de vraag of er sprake is van versnelling in werkelijkheid, dan is de vraag ook gerechtvaardigd of de bewindspersonen een scenario hebben voor het geval dat die grenzen inderdaad sneller worden bereikt. De fractie van D66 vraagt de bewindspersonen nadrukkelijk om op deze aspecten in te gaan. Kiezen voor een mainportfunctie is niet zonder gevolgen. Een miljoen per dag investeren voor een beetje mainport kan toch ook niet de bedoeling zijn? De vraag naar het scenario ingeval wij sneller in 2015 zijn aangeland dan de Tweede Kamer veronderstelt, is van cruciaal belang. Dat feit afwachten brengt ons onvermijdelijk in de situatie waarin de grenzen dan maar worden opgerekt. Daar willen wij het accent op leggen in deze discussie. Dat moeten wij onder ogen zien.

Voor de groeicijfers is het wellicht ook belangrijk te vernemen in welke mate er verschillende soorten passagiers zijn. Ik doel daarmee vooral op de vraag of niet juist de mainportfunctie ervoor zorgt dat een groot aantal passagiers niet van de luchthaven af komt. Kunnen de ministers inzicht geven in deze onderverdeling en zo ja, zal er in het

kader van die groei ook sprake zijn van een verandering in de verhouding tussen de volumes van de verschillende soorten passagiers?

Voor wat betreft de groei van het aantal passagiers is ook de capaciteit van de terminals van belang. Wij vernemen graag van de ministers hoe toereikend de huidige capaciteit is en welke afwegingen er in het verschiet liggen voor een eventueel tweede arsenaal.

In het verlengde daarvan is het ook interessant om te weten hoe zich de cijfers ontwikkelen als het gaat om het aantal passagiers dat per auto naar Schiphol komt. Daarmee raken wij de problematiek van de infrastructuur rond Schiphol. Daarin lijkt toch een natuurlijk plafond te zitten, zeker voor wat betreft het milieu. Ook daar rijst de vraag wat de ministers voor ogen staat als de druk op de infrastructuur er eerder komt dan verwacht.

In de memorie van antwoord geven de ministers er blijk van dat milieugrenzen niet vatbaar zijn voor oprekken. Dat is belangrijk om ook hier nog eens te constateren. Wij onderschrijven dat uitgangspunt. Met betrekking tot de door Schiphol veroorzaakte geluidsbelasting stellen de ministers in de memorie van antwoord dan ook dat deze nergens hoger zal zijn dan de vastgestelde zones. Om dat kracht bij te zetten, zeggen de ministers dat indien de feitelijke ontwikkelingen in belangrijke mate ernstiger zijn dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, het bevoegd gezag zonodig maatregelen neemt om de effecten te beperken of ongedaan te maken. Graag verneemt de fractie van D66 wie dat bevoegd gezag dan is en waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. Wij hechten eraan dat goed is vastgelegd hoe het handhavingsregime is georganiseerd.

Voorzitter! In de voorbereiding is door verschillende leden gevraagd naar de positie van de KLM in relatie tot de mainportfunctie van Schiphol. Dit had alleszins relatie met uitlatingen van de KLM zelf. Dat zijn uitlatingen die bevreemding wekken. Alsof de relatie tussen een nationale luchtvaartmaatschappij en het land van herkomst een moreel gesproken eenzijdige relatie is! In de memorie van antwoord stelt de regering dat de kans gering is dat de KLM Schiphol als thuishaven zal opgeven. Daarbij verwijzen de ministers ook

## Staal

naar bilaterale luchtvaartverdragen. Mogen wij, zo vragen wij de ministers, daaruit afleiden dat de regering zonodig haar positie zal gebruiken om te voorkomen dat de KLM een eventueel voornemen ten uitvoer brengt? Vraag daarbij is of de regering over mogelijkheden beschikt om dat te doen. Waar doelt de regering op als zij in de memorie van antwoord spreekt over luchtvaartpolitieke vereisten ten aanzien van eigendom en zeggenschap? In dit opzicht is ook de vraag belangrijk welke effecten verwacht mogen worden van eventuele fusies van luchtvaartmaatschappijen. Welke verwachtingen dan wel visies heeft de regering ten aanzien van dit punt?

Voorzitter! Voor wat betreft het slot van deze bijdrage keer ik even terug naar het begin. De politieke status van deze PKB, na behandeling in de Tweede Kamer, is duidelijk. Dat neemt niet weg dat er nog belangrijke open einden liggen als het gaat om de aannames voor deze PKB, zowel wat betreft de realiteit van de prognoses als de relatie tussen de absolute grenzen en de huidige en de te verwachten mainportdrempelwaarde. Voorts hebben wij nadrukkelijk gevraagd naar het handhavingsregime ten aanzien van de milieugrenzen. Voor wat betreft de vastgestelde capaciteitsgrenzen wijzen wij op de dringende noodzaak voor duidelijkheid over de vraag: wat dan? Hierbij vragen wij ook aandacht voor opties over de landsgrenzen heen. Brussel ligt dichterbij Schiphol dan Groningen, zeker met een HSL.

De fractie van D66 is bereid de politieke afweging van de Tweede Kamer te steunen. Er zijn belangrijke economische redenen om deze PKB tot uitvoering te brengen. Dat gaat onvermijdelijk ten koste van het milieu, maar gezien op de totaliteit van ons land en zelfs ook op de lokale situatie, is dat wel aanvaardbaar. Bij welzijn hoort economie en economie bedreigt het milieu. Daarbinnen zoekt ook D66 naar een evenwicht. Wij zien deze PKB ook als consequentie van eerdere afwegingen, bijvoorbeeld die ten aanzien van de tweede luchthaven, zo'n vijftien jaar geleden. Het om milieuredenen niet kiezen voor de Markerwaard impliceerde een uitbreiding van Schiphol.

Naar het inzicht van mijn fractie gebeurt dat thans binnen aanvaardbare grenzen. Wat dat betreft is de aanloop tot deze PKB helder. Dat

neemt niet weg dat deze keuze wel de grenzen raakt van wat wij ons uit milieu-oogpunt kunnen permitteren. De dubbeldoelstelling wordt daarmee door ons onderschreven. Maar juist vanwege die milieugrenzen dringt des te meer de vraag naar de realiteit van prognoses en de centrale vraag wat te doen ná het jaar 2015 of wellicht ook daarvoor. Welke positie Nederland dan inneemt in het Europees luchtverkeer ligt deels open. Het zal er zeker een zijn met groeiend luchtverkeer. Het reizen stopt niet. Vandaar dat wij ons niet mogen laten verrassen door uitstel van lastige afwegingen. We moeten nu onder ogen zien waar we ons vliegverkeer boven de 44 miljoen passagiers laten. Doen wij dat niet, dan betekent dit een vrijbrief voor het oprekken van grenzen. Wij zien de antwoorden en visies van de ministers graag tegemoet.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik mag mede het woord voeren namens de fracties van het GPV en de RPF. Om de heer Pitstra en de zijnen aan een aanmerkelijke minderheid te helpen, hebben wij hem in de commissie gesteund. Ik hecht eraan dat te zeggen, omdat hij vergeten is dit mee te delen.

Iedere minuut een vliegtuigbeweging, is dat het toekomstbeeld voor Schiphol? Op de luchthaven Schiphol vinden nu dagelijks zo'n 780 vliegtuigbewegingen plaats. Inderdaad, er is wel iets veranderd sinds Anthony Fokker zijn rondvluchtjes maakte boven de Haarlemmermeer. De luchtvaart heeft een hoge vlucht genomen en het einde van die ontwikkeling is nog lang niet in zicht. De luchthaven Schiphol zou moeten uitgroeien tot een mainport in Europa. Voor de uitwerking van deze ambitieuze doelstelling is een investeringsplan opgesteld van 33 mld., dat voorziet in de aanleg van een vijfde parallelle baan, aanpassingen van het wegennet en spoorweginfrastructuur, en de uitbreiding van de infrastructuur op de luchthaven.

De besluitvorming wordt ondersteund door rapporten die inzicht geven in de effecten van deze investeringen voor milieu en economie. Het gaat dan om het Integrale milieueffectrapport, IMER, en de Inventarisatie economische effecten, IEE. In deze rapporten

worden scenario's berekend, waarbij steeds een vergelijking wordt gemaakt tussen twee alternatieven: 1. Schiphol wordt mainport en 2. Schiphol wordt geen mainport en blijft een gewone luchthaven of degradeert zelfs tot een regionale luchthaven. Ten principale is dit juist. Maar er kan hier een subtiele verschuiving in doelstelling plaatsvinden. De vraag is: gaat het bij de mainportontwikkeling om een aanpassing aan het veranderende vliegverkeer of gaat het daarnaast ook om economische doelstellingen als welvaart en werkgelegenheid? In het eerste geval is de afweging van Schiphol wel of geen mainport juist, al dient dan wel aandacht geschonken te worden aan mogelijke alternatieve vestigingsplaatsen voor zo'n mainport. Wanneer het daarnaast ook gaat om economische doelstellingen als welvaart en werkgelegenheid, dan dient de mainportvorming ook afgewogen te worden tegen alternatieve investeringen en hun invloed op milieu en economie. Primair zal het daarbij gaan om investeringen in infrastructuur voor verkeer en vervoer, maar, als de aandachtsverschuiving doorzet en er alleen wordt gesproken over welvaart, milieu en werkgelegenheid, vormt ieder grootschalig overheidsproject een alternatieve investeringsrichting. De vraag van onze fracties is of in de huidige discussie, ook de discussie die aan de overzijde is gevoerd, de alternatieve investeringsrichtingen niet onderbelicht zijn gebleven.

Vervolgens wil ik ingaan op de milieu-effecten en de gevolgen voor de economie, die in het kader van de uitbreidingsplannen voor Schiphol zijn geïnventariseerd. Onze fracties plaatsen bij de conclusies uit de rapporten wat kanttekeningen. In het IMER zijn de milieu-effecten geïnventariseerd op parameters als geluid, stank, luchtverontreiniging, gezondheid, bodem, water en externe veiligheid. Geconcludeerd wordt dat de uitbreiding van Schiphol met een vijfde parallelle baan goed is voor het milieu. In de argumentatie vallen ons enkele merkwaardige dingen op. Er blijkt dat tussen 1990 en 2015 een (spectaculaire) afname van de geluidhinder wordt verwacht. De daling van de geluidhinder tussen 1990 en ca. 2005 is vooral het gevolg van het stiller worden van de vliegtuigen en van de vijfde baan.

## Van den Berg

Hierna neemt de geluidhinder weer toe als gevolg van de verwachte groei van het vliegverkeer. Onze fracties zijn van mening dat hier een ondeugdelijke vergelijking wordt getrokken. Als twee alternatieven worden vergeleken, dan dienen zij ten opzichte van elkaar te worden vergeleken met weglating van de exogene invloeden. Dat gebeurt hier niet, omdat de aanvankelijke daling van de geluidhinder onafhankelijk van het investeringsplan wordt gerealiseerd en daarom niet ten gunste van de investering mag worden aangevoerd, zoals hier wordt gedaan, en zeker niet als legitimering van een stijging van de geluidhinder na 2005. Deze legitimering houdt bovendien in dat het huidige geluidsniveau impliciet als norm wordt geaccepteerd.

De berekende toename van de emissies van het vliegverkeer in de regio wordt gecompenseerd door de verwachte afname van de emissies van het wegverkeer in de regio als gevolg van het SVV-II-beleid. Onze fracties hebben steeds de indruk gehad dat met de reductie van auto-uitlaatgassen een vermindering van de luchtverontreiniging wordt beoogd en niet de creatie van ruimte voor extra vliegtuiggassen.

Het verband tussen de groei van Schiphol en emissies op mondiaal niveau is nauwelijks aanwezig. Zelfs al zou men besluiten om Schiphol te sluiten, zal dit nagenoeg niet van invloed zijn op de mondiale luchtverontreiniging. Kan de minister aangeven wat het verband is tussen een dergelijke stellingname en de overheidsvoorlichting in de trant van: "Een beter milieu begint bij jezelf."?

De economische gevolgen van de uitbreiding van Schiphol worden gerapporteerd in de Inventarisatie economische effecten (IEE). De economische effecten worden opgehangen aan twee belangrijke parameters: werkgelegenheid en economische groei. Met name bij de werkgelegenheidsontwikkeling wordt aandacht geschonken aan de doorwerkeffecten voor de toelevende bedrijven. Geconcludeerd wordt dat de werkgelegenheid die gegenereerd wordt door Schiphol bij de vorming van een mainport ongeveer kan verdubbelen. Ongeveer 70% daarvan komt terecht in de regio rond Schiphol. Gesteld wordt dat het merendeel van de vacatures kan worden vervuld door het regionale arbeidsaanbod. "Het aantal

werklozen en het WAO-bestand (150.000 personen in Amsterdam en omgeving) kunnen worden gezien als een potentiële vorm van arbeidsaanbod." In deze redenering worden alle personen die werkloos zijn of een WAO-uitkering ontvangen, gezien als potentiële arbeidskrachten. Dit doet naar de mening van onze fracties geen recht aan de samenstelling van de stromen op de arbeidsmarkt. Er bestaan tussen mensen grote verschillen in produktieve en persoonlijke capaciteiten, waardoor de een wel aan het werk komt en de ander niet. De onderkant van de arbeidsmarkt vormt een probleemgebied dat niet met een conjuncturele opleving kan worden opgelost, ook als er sprake is van een geweldig goed scholingsaanbod. De beoogde werkgelegenheids groei zal eerder veel mensen uit andere regio's en mogelijk zelfs andere landen aantrekken, die een beroep zullen doen op woon- en leefvoorzieningen in en rond Amsterdam. Dat was toch niet de inzet.

Verder wordt gesteld dat wanneer wordt afgezien van mainportvorming en het aantal vliegtuigbewegingen wordt beperkt tot 300.000, het nationaal inkomen 0,9% tot 1,6% zal achterblijven, de loonvoet 0,7% tot 3% lager zal zijn en er 30.000 banen niet zullen worden gerealiseerd. Al deze cijfers hebben betrekking op het jaar 2015. In deze presentatie pleiten de cijfers voor mainportvorming, maar ook hierbij kunnen kanttekeningen worden geplaatst. Zonder hierop verder uitputtend in te gaan, vragen onze fracties zich het volgende af. Hoe zouden deze parameters zich ontwikkelen bij alternatieve investeringsprojecten? Zijn er niet meer economische parameters als de rentestand en haar doorwerkeffecten, de gevolgen voor het wegverkeer en zijn capaciteit en de bouw rond Schiphol van woningen, bedrijven en parkeerterreinen? Wellicht zijn deze factoren meegenomen in de ontwikkeling van het nationaal inkomen en in de totaalcijfers van welvaart en werkgelegenheid, maar onze fracties vragen zich af of ze niet op zichzelf moeten worden beoordeeld.

Op grond van de effecten in de zoëven genoemde rapporten moet een keus worden gemaakt voor of tegen de mainport Schiphol. Zelfs als deze inventarisaties perfect zouden zijn, hetgeen onze fracties in het voorgaande ter discussie hebben

gesteld, blijft dit een moeilijke keus. Wanneer wordt uitgegaan van een kosten/baten analyse, worden alle effecten in geld uitgedrukt, opgeteld en afgewogen tegen de kosten. Doelmatigheid wordt daarmee de ultieme norm. Daartegen zijn in de visie van onze fracties bezwaren in te brengen. Op zichzelf zijn er geen bezwaren in te brengen tegen doelmatigheid en winstgevendheid, maar het probleem is dat in een economiserende samenleving deze doeleinden andere kwantitatieve en meer normatieve doelstellingen gaan overwoekeren. Onze fracties willen zich in dit opzicht baseren op de Bijbelse opdracht de aarde te bouwen en te bewaren. Het bouwen mag dan niet gaan ten koste van het bewaren.

Voorzitter! Ik wil eindigen met een aantal concrete vragen. Dank zij een subsidietoekenning van 300 mln. door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt thans gewerkt aan de realisering van het kerntraject van de zuid-tangent. Het eerste gedeelte op de luchthaven is inmiddels in gebruik. Voor een gedeelte van het kerntraject (163 mln.) is nog geen beschikking afgegeven. Kan de minister zekerheid verschaffen voor de overige uitgaven die hiervoor nodig zijn?

Het beheer en onderhoud zijn financieel niet geregeld. Voor railinfrastructuur stelt het Rijk een onderhoudsvergoeding beschikbaar, voor businfrastructuur voor zover wij weten niet. Wanneer het kerntraject gereed is zullen de beheers- en onderhoudskosten 5 à 10 mln. bedragen. Kan de minister ons meedelen op welke wijze deze kosten zullen worden gefinancierd?

Voor een drietal kleine weginfrastructuurprojecten die direct met de uitbreiding van de luchthaven hebben te maken, heeft de provincie de bereidheid uitgesproken de helft te financieren. De andere helft zou moeten komen uit de zogenaamde gebundelde doeluitkering. Vanaf dit jaar is de vervoerregio ROA hiervoor verantwoordelijk. Kan de minister aangeven of die middelen die het ROA hiervoor van het Rijk ontvangt, voldoende zijn? Of zal dit binnen het ROA weer allerlei strijdtonelen te zien geven?

Bij de keuze voor Schiphol als mainport zullen een aantal belangrijke projecten zoals de capaciteitsverruiming van de Coentunnel, de verbreding van de A9 en de

## Van den Berg

omleiding van deze A9 bij Badhoevedorp tijdig gereed moeten zijn. Anders komt het verkeer echt in het slop. Kan de minister de zorgen die onze fracties hierover hebben, wegnemen en ons de toezegging doen dat zoveel mogelijk zal worden getracht infrastructuurle werken met elkaar in de pas te doen lopen?

Door de beslissing voor Schiphol als mainport ontstaan er problemen voor het beoogde bedrijventerrein Badhoevedorp-zuid. Kan door deze beslissing het bedrijventerrein nu niet meer worden gerealiseerd? Kan de minister aangeven wat hiervan de gevolgen zijn?

Ten slotte het volgende. Om te komen tot een verantwoorde beslissing over de keuze voor Schiphol als mainport zijn veel publikaties, rapporten en berekeningen door te worstelen. Gelukkig zijn wij voorzien van veel informatie van particulieren en instanties. Uit nadere berekeningen zou blijken dat de groeioprognose voor het passagiersvervoer op Schiphol op onjuiste gegevens gebaseerd zijn. Anderen hebben dat ook al gezegd. Onze fracties wachten met een zekere spanning de beantwoording op dit punt af.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ik woon in het hartje van de binnenstad van Amsterdam en ik ga dus dagelijks op werkbezoek ten aanzien van dit agendapunt, de PKB Schiphol. Het gebeurt zo vaak dat ik mevrouw Jorritsma op de beeldbuis niet kan verstaan door vliegglawaai, dat ik zeg: ik wil haar kunnen volgen en dan geloven. Daarvan is in dit geval helemaal geen sprake, aangezien wij alleen nog maar over concept-handhavingsplannen beschikken. Ik ben dus een gewaar-schuwd iemand.

Voorzitter! Het gaat om de dubbeldoelstelling economie en milieu. Wat je dat samen dan zeg je: als het gaat om economische groei gaat het ook om de groei van de negatieve effecten die daaraan nu eenmaal onlosmakelijk verbonden zijn. Wat de emissies betreft, gebeurt dat gewoon: die nemen toe. Wat de veiligheid en de geluidhinder betreft, zou je kunnen zeggen dat zij enigszins worden verdund door stiller, maar meer te vliegen en vooral daar waar weinig mensen wonen.

Het zal u, voorzitter, niet verbazen dat ik als vertegenwoordiger van onder meer De Groenen mij in eerste instantie vooral op de milieu-aspecten wil gooien. Als ik dat doe, moet ik helaas constateren dat wij maar voor een zeer klein deel met het milieu te maken hebben en veel meer met volksgezondheidsaspecten. Mijn eerste vraag is, gegeven de ernstige gevolgen die een en ander voor de gezondheid heeft, of niet ook de minister van volksgezondheid achter de regeringstafel zou moeten zitten om te worden toegesproken.

Ik wil het hebben over de emissies. Er vindt een zekere mate van saldering plaats. Door mijzelf en anderen is gezegd dat het niet de bedoeling is dat de emissies afnemen, maar dat het de bedoeling is de toenemende emissies als het ware te verdisconteren met de afnemende emissies van het autoverkeer van en naar de luchthaven dat naar men vermoedt zal optreden. Ik waag te betwijfelen of dat zal gebeuren. Als men boven recreatiegebieden gaat vliegen teneinde de geluidhinder wat te verdunnen, zullen die recreatiegebieden minder toegankelijk en bruikbaar zijn om te recreëren. Dit houdt in dat men grotere afstanden moet overbruggen naar wel geschikte plekken. Dat moet met auto's, waardoor het afnemen van de toename van emissies door autoverkeer niet zal optreden volgens de prognoses en ook niet in de mate die men zou wensen.

De veiligheidskwestie is al even genoemd, voorzitter. Gesproken is over een risicotename met de factor 400. Ik laat dit even zitten, want ik wil gauw over naar de geluidhinder.

Dit is een zaak waarbij men Kosten-eenheden hanteert, maar die tevens amputeert door er een afkapmethodiek aan vast te knopen. Na 65 dB(A) wordt er plotseling niet meer verder gerekend. Ik wil hierbij aantekenen, ook ter nagedachtenis aan prof. Kosten, dat hij een uitstekend systeem had ontwikkeld dat misschien nog had kunnen worden aangepast en verfijnd – wat ik pijnlijk mis – en dat niet gesteld mag worden dat het hanteren van zijn systeem niet tot uitstekende resultaten kan leiden, met name beneden de 20 Ke. Wat is het geval? Naarmate men beneden de 20 Ke komt, lijkt het te gaan om peanuts, maar het gaat wel om een percentage van de bevolking dat ernstig te

lijden heeft van geluidhinder. Als het gaat om een klein percentage redelijk ver van de luchthaven in een grote bevolkingsconcentratie is in werkelijkheid het aantal personen dat gewoon ziek is en kans heeft op langdurig ziek zijn veel groter. Dat is de reden geweest waarom wij als milieu-actiegroep destijds zo'n sterk punt konden maken bij de eventuele aanleg van een tweede nationale luchthaven in de Markerwaard. Daar wonen niet zoveel mensen vlak omheen, maar des te meer mensen er iets verder vandaan. Aangezien de Luchtvaartwet toen nog niet was gewijzigd, zodat de afkap er niet in zat, hadden wij een argument om de volksgezondheid centraler te stellen. Dat nu ontbreekt hier. Er wordt gezegd: de Luchtvaartwet voorziet daar niet in. Ik heb begrepen dat de Eerste Kamer zo langzamerhand een reparatiebedrijf voor wetgeving is geworden. Wat is er tegen om deze wet op dit punt zodanig te repareren dat de berekening van de Kosten-eenheden in het algemeen weer voluit kan worden toegepast?

Voorzitter! Ik heb al gezegd: de geluidhinder zal in principe lager zijn en verdund worden. Voor mij gaat het erom of dat aanvaardbaar is. Wordt de gezondheid van grote bevolkingsconcentraties door die geluidhinder in gevaar gebracht? Als je doorrekent, kom je ver uit boven de 112.000 personen die nu in principe de kans lopen langdurig ziek te worden. Is dat aanvaardbaar? Het gaat om ziekte, om geluk en daarnaast om kosten.

Waar doen wij het eigenlijk voor? Ik begin met de werkgelegenheid. Ik heb begrepen dat uit dit hele avontuur ongeveer 24.000 banen – arbeidsjaren – zullen voortkomen. Als ik dat plaats tegenover de nu al meer dan 112.000 personen die ziek zullen worden door geluidhinder, die te maken krijgen met arbeidsverzuim en met revalidatie vraag ik mij af of de schade niet veel groter is dan de opbrengst. Als een vijfde deel van deze populatie uitvalt is het werkgelegenheidsvoordeel al nul. Ik zou graag een kosten/batenanalyse van de minister ontvangen waarin wordt aangetoond dat dit helemaal niet juist is.

Voor het geval men mij wil betichten van mijzelf rijk rekenen, merk ik op dat er nog bij komt dat het niet gaat om nieuwe banen die vergelijkbaar zijn met hoogwaardige banen waarin elders misschien

## Bierman

verzuim optreedt. Het zijn vooral laagwaardige banen die deze PKB Schiphol oplevert en die zou men moeten wegstrepen tegen hoogwaardige banen voor mensen die ten gevolge van de uitbreiding ziekelijk zijn om te werken. Bovendien is er tussen het werken in hoogwaardige banen en de neiging om ziek te worden van lawaai ook nog een verband.

Kortom, als ik de opbrengsten plaats naast de kosten zie ik alleen maar een negatief resultaat. Ik word graag op andere gedachten gebracht door de minister.

Waarom doen wij het dan, voorzitter? Moet ik denken aan onze concurrentiepositie, onzekerheid, handel en ga zo maar door? Ik weet niet of wij dan niet tot een bredere benadering moeten komen en moeten zeggen: dan gaat het om een kwestie van vestigingsfactoren. Welke vestigingsfactoren hebben wij hier nodig om verder te kunnen? Is deze PKB niet meer van hetzelfde vanuit het verleden gezien? Zouden wij niet een andere kant op moeten? Uit recent onderzoek is gebleken dat de meertaligheid van de bevolking, de scholingsgraad van de bevolking, het fiscale regime, het onderwijs, de cultuur en een goed woonmilieu de vestigingsvoordelen zijn in het kader waarvan je hoogwaardige werkgelegenheid kan binnenhalen.

Als dat wordt geplaatst tegenover de optie mainport – mainportje zouden wij eigenlijk moeten zeggen – gaat het over de eigen luchthaven-capaciteit en iets wat elders weg moet worden gezet. Als de groei-cijfers niet kloppen – ik ga maar niet in op veronderstellingen dat zij hoger zijn dan verwacht – zijn wij eerder aangeland bij het moment waarop wij moeten beslissen wat wij nog thuis afhandelen aan luchtvaart en wat wij elders moeten onderbrengen. Als de boel eerder vol is, moeten wij eerder onze gedachten laten gaan over wat wij elders moeten onderbrengen en wat wij thuis willen hebben. Ik kan mij voorstellen dat gezegd wordt: laten wij het uitstappen in ieder geval hier houden en het overstappen niet, behalve dan als men via de HSL gaat. Ik vraag mij echter af of men naar Schiphol moet vliegen om daar de HSL naar Brussel te nemen en of men niet meteen zal doorvliegen, want deze omweg zit in het mainportconcept.

Kortom, eigenlijk zit ik ermee dat wij nu worden geconfronteerd met

de noodzaak van een beslissing hoe wij een mainportconcept voor de luchtvaart op een nieuwe manier inhoud moeten geven. Wij moeten tot de conclusie komen, dat Nederland te klein is om alles in aan te leggen wat je nodig hebt als je een grote mainport wilt hebben. Ik speel een beetje leentjebuurt bij wat directeur Smits al heeft aangegeven. Als wij toch activiteiten de deur uit moeten doen, moet je veeleer toe naar een internationale aanpak en een internationale luchthaven, waarbij Schiphol veel meer facilitair wordt. Zoek je een plek om dat te doen, dan wordt dat natuurlijk helemaal niet Flevoland, maar ergens een plek waar veel hogesnelheidslijnen samenkomen, op vrij korte afstand van de echte grote metropolen als Londen en Parijs. Dat zal dan toch in de buurt van de Kanaaltunnel moeten worden gezocht. Daar kan wellicht een plek worden gevonden.

Ik keer terug naar de CO<sub>2</sub>-emissies. In de algemene beschouwingen heb ik al gezegd, dat de CO<sub>2</sub>-emissies ons eigenlijk met veel meer zorg moeten vervullen dan vroeger nodig was, toen men nog dacht de doelstellingen te halen. 3% reductie in 2000 wordt moeilijk. Over 5% praten wij al niet eens meer. Dan hebben wij het over een referentiejaar, 1990, waarvan wij nu niet kunnen zeggen, dat de omstandigheden zodanig waren dat wij het leven tot in oneindigheid zouden kunnen voortzetten. Het rentmeesterschap komt daarbij helemaal niet in de buurt. Dat referentiejaar zou in de buurt van 1965 moeten liggen als je er echt iets mee wil.

Bezie ik de eigendomsverhoudingen, dan zie ik dat het Rijk, de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam de aandeelhouders zijn. Zij hebben het allemaal in handen. Ik maak mij dan ten aanzien van de volksgezondheidsaspecten ernstig zorgen over onze rol als hoeder van het algemeen belang en over de verstrengeling van diverse belangen. Ik begin, om mij maar een beetje bij de waan van deze dag te houden (Ajax wint de wereldcup), zo langzamerhand het gevoel te krijgen, dat wij verzeild kunnen raken in een situatie waarin de overheid een meevoetballende scheidsrechter wordt. Op allerlei terreinen waar controles, metingen enz. moeten plaatsvinden, zijn wij steeds met ons zelf bezig. Van externe beoordelingen

is steeds minder sprake. Wij zijn gewoon verantwoordelijk voor de gezondheid van mensen. Ik acht die doelstelling superieur aan andere zaken, zoals een mainport, als het al nodig zou zijn om het concept van de mainport geweld aan te doen, want dat hangt van het gekozen concept af.

Ik vind ook nog een keer dat het effect voor de werkgelegenheid verwaarloosbaar is. Als het een strategische kwestie is, moeten wij de afweging wat wij buiten de deur doen en wat niet naar voren halen. De integrale beleidsvisie die ons in het vooruitzicht is gesteld, lijkt mij daarvoor een uitstekend instrument. Die zou naar voren moeten worden gehaald teneinde nu de kwaliteits-sprong te maken, voordat wij welke baan dan ook of welke nieuwe luchthavenlocatie dan ook aan de orde stellen. Ik bepleit dan ook bij de minister, een moratorium inzake de PKB in te stellen. Ik zal de motie van GroenLinks, die daar in de buurt komt, dan ook graag steunen.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Reeds in de jaren zeventig heeft er een studie plaatsgevonden naar de vraag of Schiphol moest worden uitgebreid of door een ander vliegveld moest worden vervangen. Dit heeft geleid tot een besluit in de Tweede Kamer in 1988, waarin uitdrukkelijk werd gekozen voor uitbreiding van Schiphol. Eigenlijk is de PKB van vandaag daar een uitwerking van. Het is niet iets gloednieuws. Het is nog niet het slot, zoals een van de sprekers heeft opgemerkt. Er is nog een hele hoop verder uit te werken en te regelen, maar het is toch een stap in dezelfde richting.

Bij de schriftelijke inbreng heeft mijn fractie al doen weten, dat zij in beginsel de plannen steunt. Er is heus wel veel op aan te merken. Alles wat geschat moet worden heeft een grote mate van onzekerheid over de toekomst in zich. Wij moeten echter niet te lang, te vaak en te veel wachten. Ik kom daar direct op terug. Wij moeten af en toe eens een beslissing nemen.

Zoals ik al zei hebben wij nog wel enkele vragen. Ik zal beginnen om die op te sommen, om de zaak daarna nog iets breder te bekijken. Wij hebben onze vragen gesteld. Vele woordvoerders hebben dat ook

gedaan. Hoe zien de bewindspersonen de toekomstige ontwikkeling? Welke planning is daarbij? Wij hadden dat graag wat breder gezien. De heer Staal wilde eigenlijk op korte termijn al voorlopige visies op projecten als de IJpoort en andere interessante dingen. Ik sluit mij daarbij aan. Ik lees echter in het antwoord van de regering, dat zij met een nieuw SBL 2 hoopt te komen. Die afkorting betekent als ik het goed zie: Structuurschema Burgerluchterreinen. De 2 staat blijkbaar voor de tweede editie. In 1997 moet een eerste deel daarvan uitkomen en dat gaat zo door, tot een vierde deel in 1999. Ik zou mij kunnen voorstellen, dat in afwachting daarvan al te definitieve uitspraken over IJpoorten, buitendijkse en buitenduinse uitbreidingen niet al te zeer voor de hand liggen. Ik dring er wel op aan, dat het tijdsschema tot uiterlijk 1999, dus over vier jaar, ook wordt aangehouden. De ervaring leert ons heel vaak, dat zich in de loop van de tijd grote veranderingen voordoen. Dat moet niet. Met alle andere sprekers hier zeg ik, dat de verdere toekomstige ontwikkeling eigenlijk nog belangrijker is dan waar wij het vandaag over hebben. Daar mogen wij niet op het allerlaatste moment pas mee geconfronteerd worden.

Onder anderen de heer Pitstra pleitte voor uitstel, voor een nieuw onderzoek. De heer Bierman sloot zich daarbij aan. Mijn fractie is het daar niet mee eens. Hij noemde de Algemene Rekenkamer. Ik dacht dat je eerder aan het Centraal planbureau zou moeten denken. De Rekenkamer kijkt naar cijfers die geweest zijn en het planbureau naar cijfers voor de toekomst, maar dat is een detail. Wij moeten, zoals ik al eerder zei, nu beslissen. Wij zullen de motie van de heer Pitstra onze steun niet geven.

Mijnheer de voorzitter! Wat gebeurt er als er modernere vliegtuigen zijn die minder lawaai maken, zeg maar een derde minder? Betekent dit dan ook een derde passagiers meer? Dat leek ons een eenvoudige rekensom, waar weinig tegenin te brengen was volgens de oude leerstellingen van de heer Bartjens. De regering zegt echter dat er ook andere grenzen zijn dan het geluid alleen, zoals veiligheid en mobiliteit. Dat vind ik, met permissie, niet zo sterk. Veiligheidsaspecten zijn ook bij 20% of 30% meer vlieg-

bewegingen best te regelen. Het wordt iets gecompliceerder, maar het probleem is volstrekt oplosbaar. Mobiliteitsproblemen zullen er ook zijn, maar ook die zullen wij in heel Nederland en veel ruimer dan alleen rond Schiphol aan de orde hebben. Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat er de vorige week nog diepgaand met de Tweede Kamer over van gedachten heeft gewisseld. De bezwaren zie ik niet zo, maar wij zullen de toekomst verder afwachten.

Als mogelijkheid zie ik nog om iets meer te proberen de nachtvluchten zoveel mogelijk naar de dag te verplaatsen. De criteria voor nachtvluchten zijn iets van tien keer zo streng. Je kunt 's nachts dus veel minder doen dan overdag. Het eind van de nachtvluchten is onlangs in een sfeer van compromis verplaatst van zes uur 's ochtends tot zeven uur. Mocht in de toekomst onvoldoende dagtijd overblijven, dan zou ik voorzichtig de suggestie willen doen, eens te kijken of je niet via kwart voor zeven en half zeven naar zes uur terug kunt gaan.

De zaak van de Vinex-locaties is niet zo eenvoudig. Veel fracties hebben er vragen over gesteld. Het antwoord erop was niet zo uitvoerig en betrekkelijk simpel. Ik zou de vraag nog eens wat anders willen formuleren. Is het niet mogelijk om de Vinex-locaties die niet direct in de ontwikkelingsgebieden liggen maar daartegenaan en die toch ook wel degelijk geluidhinder ondervinden, voorlopig even te laten liggen? Dan kunnen eerst de ontwikkelingen elders worden begonnen en kan er hier worden afgewacht. Vallen de resultaten tegen, dan zouden die locaties heroverwogen moeten worden.

Ik sluit mij aan bij de vragen van verschillende anderen, van wie naar ik meen de heer Baarda de eerste was, over de kwestie van Chipshol en wat daar allemaal aan vastzit. Naast de talloze brieven, stukken en rapporten die ons zijn toegestuurd, zijn er indringende stukken van het gemeentebestuur van Haarlemmermeer en zelfs van het provinciaal bestuur. Er waren geharnaste betogen van de Chipshol-raadsleden zelf. Zij spreken over honderden miljoenen verlies als zij in de rijksbufferzone blijven. Wat een woord, voorzitter! Ik weet niet wat het is, maar ik begrijp dat men daar niet zou mogen blijven. Ik zou het

toch op prijs stellen als de bewindspersonen er wat duidelijker en uitvoeriger op wilden ingaan, waarom deze uitbreiding van Badhoevedorp-zuid beslist niet mogelijk zou zijn.

Een paar algemene punten. De toekomstige ontwikkeling blijft een schatting, maar hoe dan ook, het loopt zo langzamerhand wel vol. Daar is iedereen het wel over eens. Ik zou in dit verband net als de heer Pitstra en enkele anderen de hogesnelheidslijn nog eens willen noemen. Die heeft in dezen een bijzonder belangrijke taak en de HSL vormt terecht een onderdeel van deze PKB. Waarom? Omdat deze lijn in het bijzonder op de korte afstanden vluchten naar bijvoorbeeld Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Keulen, Frankfurt en in de toekomst misschien ook Hamburg en Berlijn kan vervangen. Iedere vliegbeweging is er één, maar het maakt natuurlijk een reusachtig verschil of zo'n vliegtuig vertrekt naar San Francisco of naar Brussel. Door de korte vluchten zoveel mogelijk door de hogesnelheidslijn te laten vervangen zou er naar mijn mening een niet onbelangrijke winst voor de vliegmogelijkheden op Schiphol te boeken zijn. Ik kan dit niet dringend genoeg in de aandacht aanbevelen.

Er is wel veel weerstand tegen de hogesnelheidslijn. Er komen steeds weer nieuwe plannen en suggesties naar voren, die telkens ook grote vertraging veroorzaken. Men zegt vooral dat de hogesnelheidslijn niet midden door het Groene Hart mag gaan. Dit brengt mij ertoe, iets over dat Groene Hart te zeggen. In mijn fractie rijst steeds meer twijfel of de gedachte van het Groene Hart in de huidige vorm wel te verwezenlijken is, of het Groene Hart niet langzaam maar zeker zal dichtslippen als gevolg van de noodzakelijke groei van de Randstad. De minister van VROM zegt dat dit niet voor het jaar 2002 het geval zal zijn. Dat wil ik wel aannemen, maar daarna loopt de tijd door.

De gedachte van het Groene Hart wordt veelal emotioneel naar voren gebracht, waarbij twijfel of discussie eigenlijk niet is toegestaan. Ook mijn fractie vindt zoveel mogelijk natuur behouden in de Randstad een zeer belangrijke taak, waarbij emoties zeker naar voren mogen komen. Maar wij zullen die wensen wel in veel discussies en studies moeten uitwerken en wij zullen oplossingen



## Talsma

moeten vinden waarbij alle toekomstige economische, agrarische en maatschappelijke ontwikkelingen evenredig tot hun recht komen. Je zou kunnen denken aan het aanwijzen en inrichten van grote natuurgebieden, zoals de Nieuwkoopse plassen en de waardgebieden, zoals de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard. Dit zijn slechts voorbeelden, de opsomming zou nog sterk moeten worden uitgebreid.

De **voorzitter**: Ik meen dat wij nu de PKB voor Schiphol en omgeving behandelen. Nederland is klein, dus u rekt die omgeving wat op, maar zou u zich misschien toch willen beperken tot het onderwerp dat op de agenda staat?

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik ben bijna aan het eind van mijn bijdrage op dit onderdeel. Ik koppel dit rechtstreeks aan de versnelde aanleg van de hogesnelheidslijn, die een essentieel onderdeel van de PKB vormt. En om dit nog te versterken probeer ik vaak naar voren gebrachte bezwaren te analyseren. Ik noemde al een aantal gebieden die als natuurgebied zouden moeten worden aangewezen. Dat is lang niet makkelijk, maar wel mogelijk. Voor alle overgebleven gebieden zullen concrete planologische voorschriften moeten worden uitgewerkt, opdat alle betrokkenen eindelijk duidelijk weten waar zij aan toe zijn.

Maar, voorzitter, ook als deze gedachte niet wordt aanvaard en de algemene visie op het Groene Hart in stand blijft, rijst de vraag of een hogesnelheidslijn rechtstreeks door het Groene Hart wel zo erg zou zijn. Men zegt wel dat de lijn midden door het gebied gaat, maar dat is niet waar, want de plannen zijn om het spoor in het uiterste westen van het Groene Hart aan te leggen. En men dient bij dit alles ook te bedenken, wat de aanleg van deze lijn elders zou opleveren qua milieu, planologie en beperking van het lawaai in de grote steden.

Men zegt wel dat de hogesnelheidslijn het land in tweeën snijdt, dat twee delen geheel worden losgekoppeld van elkaar. Ik ben zo vrij om dit te betwisten, want volgens de planning zal het spoor in een tunnel of verdiept worden aangelegd. Dat zo'n spoorlijn een dergelijke scheiding teweeg zou brengen, bestrijd ik ten enenmale. Als voorbeeld kan ik het Naarder-

meer noemen, waar al tachtig jaar lang een trein doorheen rijdt. Dit gebied wordt nu zelfs nog uitgebreid als natuurgebied, dus dat gaat allemaal best goed. Maar ik noem ook de concrete situatie van de spoorlijn met hogesnelheidslijn Utrecht-Woerden-Gouda-Voorburg.

De **voorzitter**: Ik zou u nu toch willen vragen om de trein zo langzamerhand weer te Schiphol te laten stoppen en u te concentreren op Schiphol en omgeving. Ik geef toe dat alles met alles te maken heeft en dat de hogesnelheidslijn een belangrijk element van deze ontwikkelingen vormt – vandaar dat ik enige ruimte heb geboden om daarop te wijzen – maar ik denk dat het goed is om toch te proberen, de regio Schiphol weer te naderen.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik moet en zal mij ook volstrekt naar uw aanwijzingen voegen, maar ik blijf toch van mening dat dit een onderdeel van de PKB is waarmee vele miljarden gemoeid zijn. Als men er het gezondheidsaspect of andere kwesties uithaalt, dan mag toch ook de HSL wel worden besproken? Maar goed, voorzitter, ingevolge uw wens zal ik dit onderdeel afronden.

Ik stel dus dat die schade reuze meevalt en ik kom op een voorstel dat ik al tegenover de vorige minister van Verkeer en Waterstaat heb gedaan, overigens zonder succes. Laten wij nu de proef eens nemen. Ik noemde al de verbinding Utrecht-Voorburg. Die loopt dwars door het Groene Hart, met zowel een autosnelweg als een spoorlijn. Laat de minister daar eens zo'n mooie tent van Rijkswaterstaat neerzetten, met drankjes en hapjes, maar ook met nuttige waarnemingen. Als wij daar dan eens een paar van die treinen langs laten rijden, dan zal volgens mij wel blijken dat die verstoringen in het Groene Hart reusachtig meevallen. Daarmee is Schiphol – ik kom terug bij het uitgangspunt, voorzitter – in belangrijke mate gediend.

De heer **Staal** heeft zijn bijdrage nogal bloemrijk afgerond. Ik zal het iets simpeler doen, maar het komt op hetzelfde neer. Wij moeten welvaart en welzijn afwegen, wat mijn fractie ook uitvoerig gedaan heeft. Dit heeft gevolgen voor economie en milieu en wij zijn van mening dat deze afweging duidelijk

moet leiden tot aanvaarding van deze PKB.

De vergadering wordt van 15.40 uur tot 16.15 uur geschorst.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil de leden van uw Kamer, voorzitter, danken voor hun inbreng, die ik als zeer positief heb ervaren. Een enkele fractie spreekt zich bij voorbaat tegen deze planologische kernbeslissing uit. Dat wisten wij ook al uit de behandeling in de Tweede Kamer.

Er zijn vele vragen gesteld, die op zichzelf heel begrijpelijk zijn. Het gaat immers om een heel groot besluit, met een aantal onzekerheden. Ik kom daarop straks graag terug. Wij zitten overigens wel in een heel belangrijke fase van die besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Besluiten die wij nu nemen, werken door op een hele lange termijn. Het gaat erom nu verantwoord te investeren in die toekomst. Investeren is volgens mij niet het neerleggen van 3800 meter beton. Nee, het betreft het geheel van maatregelen in de PKB.

Ook is het moment aangebroken waarop duidelijkheid gaat ontstaan over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Die duidelijkheid is belangrijk voor de omwonenden, de luchthaven zelf, de verbonden bedrijven en de andere overheden; duidelijkheid ook voor het lopende traject van de aanwijzing voor de luchthaven Schiphol overeenkomstig de Luchtvaartwet. Het debat dat wij vandaag met elkaar voeren, zal hiertoe een belangrijke zo niet beslissende bijdrage kunnen leveren.

De planologische kernbeslissing geeft met een samenhangend pakket van maatregelen richting aan de verdere ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Juist die samenhang maakt het pakket méér dan de som der delen. Dat betekent ook dat de onderdelen niet zonder meer uitwisselbaar en inwisselbaar zijn. Het totaal biedt een duidelijk en onzes inziens verantwoord perspectief tot ver in de volgende eeuw. De PKB is tot stand gekomen in een voor een dergelijk project uniek overleg met de betrokken lagere overheden en het bedrijfsleven. Dat proces is in 1991 begonnen met de ondertekening van het beleidsconvenant Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving, het PASO. In

het Project mainport en milieu Schiphol, het PMMS, is daaraan door vertegenwoordigers van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de Nederlandse Spoorwegen, de luchthaven Schiphol en de KLM een uitwerking gegeven. Daarmee heeft de PKB een heel breed draagvlak verworven, ook in de Tweede Kamer die in overgrote meerderheid heeft ingestemd met het in de PKB geformuleerde beleid voor Schiphol. Dat geeft een solide basis voor de uitvoering, niet alleen voor de betrokken overheden maar ook, en zelfs in belangrijke mate, voor het bedrijfsleven.

Dat is cruciaal. Immers, die partijen zullen uiteindelijk de investeringen moeten doen in de verdere ontwikkeling van de luchthaven – met name de vijfde baan – en in de omgeving van de luchthaven. De aanleg en de inpassing van de hoofdinfrastructuur – weg en rail – kan de bereikbaarheid van de luchthaven ook op langere termijn garanderen.

Op termijn – en ik zou willen dat het sneller zou kunnen zoals ook een aantal uwer hardop heeft gezegd – zullen hoge-snelheidstreinen richting Duitsland en Frankrijk een volwaardig alternatief en een forse concurrent voor de luchtvaart gaan betekenen. Daar ben ik vóór. Als wij straks aan het einde van de rit die PKB's gaan behandelen, weet ik echter nog niet hoe de fractie die nu voor trainport stemt, over die PKB's zal stemmen.

De PKB is, zoals ik reeds zei, tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van zowel mainport- als milieu-aspecten. Die afweging is gebaseerd op gedegen onderzoek naar de milieu-effecten en de economische effecten. Het is ook gebaseerd op de resultaten van de inspraakprocedures, inspraakreacties, adviezen en bestuurlijk overleg. Met andere woorden: het is een samenhangend pakket van maatregelen dat de randvoorwaarden biedt waarbinnen de ontwikkelingen van het huidige Schiphol tot mainport moet plaatsvinden.

Het kabinet is ervan overtuigd dat de aanpassing van het huidige banenstelsel met een vijfde start- en landingsbaan absoluut noodzakelijk is om de mainport- en milieu-doelstelling tegelijkertijd te kunnen realiseren. Alles afwegende, voorzitter, vonden wij de aanleg van

een parallelle vijfde baan de beste optie. De Tweede Kamer heeft die keuze onderschreven. De milieudoelstelling, het stand-still-beginsel ten opzichte van 1990 voor lokale luchtverontreiniging, stank, externe veiligheid en verbetering van de geluidhinder, wordt met het in de PKB aangegeven beleid gehaald. De aanvaardbaar geachte milieubelasting in de omgeving van Schiphol, voor geluid uitgedrukt in geluidszones, stelt een hele harde grens aan de groei van het vliegverkeer op de luchthaven. Daarmee is de maximale ruimte voor de luchthaven bepaald en wordt ook voor de woningbouw en andere bebouwing in de omgeving een grens gesteld. Tevens wordt in het gebied dat groter is dan de wettelijk vastgestelde geluidszones voor het vijfbanenstelsel een vrijwaringsbeleid gevoerd.

Omdat binnen de vrijwaringszone sprake kan zijn van geluidhinder, worden hier in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen gerealiseerd. Mevrouw De Boer zal dadelijk ingaan op meer gedetailleerde vragen over dat onderwerp. Woonbebouwing in de directe omgeving wordt daarmee voorkomen en toekomstige hinder voor de bewoners vermeden. In aanvulling op deze zones hebben wij naar aanleiding van de discussie met de Tweede Kamer een bovengrens gesteld aan het passagiers- en vrachtvolume.

Bij alle discussies – ik wil dat nog eens benadrukken – over de ontwikkelingen rondom Schiphol moeten wij overigens beseffen dat Nederland niet op een eiland ligt. De burgerluchtvaart is heel sterk in beweging. De verdere liberalisatie van de luchtvaart binnen Europa zet door. Luchtvaartmaatschappijen vormen nieuwe allianties en ontwikkelen nieuwe netwerken om straks binnen die vrijere markt optimaal te kunnen opereren. Een goede uitgangspositie van de KLM, haar partners en haar thuishaven Schiphol vindt het kabinet van nationaal belang, gezien de consequenties voor de economie en de werkgelegenheid. Het in deze PKB geboden ontwikkelingsperspectief is daarvoor een heel belangrijke voorwaarde.

Naar mijn overtuiging is er in de PKB een optimaal evenwicht gevonden tussen het nationale belang van een sterke positie van Nederland in het internationale

krachtenveld van de burgerluchtvaart en de lokale en regionale effecten die daarmee zowel op het gebied van economie als milieu samenhangen.

Ik zal nu graag ingaan op een aantal vragen. Een aantal afgevaardigden, onder anderen de heer Staal, heeft gevraagd, hoe een mainport-doelstelling zich verhoudt tot een gelijktijdige beperking van de omvang van de luchthaven. Is een luchthaven met 44 miljoen passagiers straks wel een mainport? Bestaat er wel een beetje-mainport, zo vroeg de heer Staal zich af.

De milieugrenzen en de grens van 44 miljoen passagiers die wij in de PKB hebben opgenomen op grond van de huidige inzichten en uitgaande van het Europese renaissance-scenario geven voldoende ruimte om uit te groeien tot een kleine maar wel degelijk volwaardige mainport. Dat besluit is onder andere ingegeven door een internationale concurrentie-analyse in het kader van het IEE-onderzoek. Daaruit is gebleken dat de positie van de drie grootste luchthavens – Londen, Parijs en Frankfurt – onaantastbaar is en Schiphol geen kans heeft uit te groeien tot een van de drie grootste Europese mainports, doch wel een goede uitgangspositie heeft om uit te groeien tot een van de kleinere mainports. Het feit op zichzelf dat Schiphol voldoende ruimte krijgt om te kunnen fungeren als thuisbasis van één van de kleinere Europese maincarriers betekent overigens geenszins dat er sprake is van aanzienlijke economische uitstralingseffecten. U heeft van de KLM bericht gekregen dat het getal van 40 miljoen hoort bij een bepaalde vlootsamenstelling. De heer Baarda heeft daarover gesproken. Bij een andere vlootsamenstelling zou een groter aantal passagiersbewegingen binnen dezelfde contour mogelijk zijn. Binnen de aangegeven geluidscoutour zou dat wellicht nog mogelijk zijn, maar naast die van de geluidhinder zijn ook andere milieurandvoorwaarden relevant. Dat zijn de randvoorwaarden die de grenzen van de groei van Schiphol bepalen. Ik noem in dit verband: stank, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging.

Tegen die achtergrond heeft het kabinet op aandringen van de Tweede Kamer ook een maximum gesteld aan het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht. Schiphol kan

## Jorritsma-Lebbink

met dit maximum wel degelijk mainport worden terwijl het milieu zoveel mogelijk wordt ontzien.

We werken met de huidige kennis van zaken, maar letten ook op de in de toekomst te verwachten stand van de techniek. Onderschat niet de mogelijkheid om op dit punt in de toekomst te kijken. Een eigenschap van vliegtuigen is namelijk dat zij nogal lang in de lucht kunnen blijven, niet alleen letterlijk, maar ook qua levensjaren. Daardoor weten wij veel over de ontwikkeling van het geluid van vliegtuigen en daardoor hebben wij een vrij goed beeld van de ontwikkelingen op de wat langere termijn. Gelet op onze kennis over deze zaken is het bepaald niet te verwachten dat binnen de aangegeven grenzen heel veel meer passagiers vervoerd zouden kunnen worden.

De heer Baarda heeft nog gevraagd: is het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat over een mainport binnen de 10.000-grens gewijzigd? Mijn standpunt is altijd geweest dat Schiphol de doelstelling van mainport zal moeten kunnen bereiken binnen aanvaardbare milieuvoorwaarden. Wij weten dat het heel moeilijk zal zijn de doelstelling met inachtneming van de aangegeven grens te halen. Ik vertrouw er toch wel op, dat wij die met de 10.000-woningengrens zullen kunnen halen. Ik hoop namelijk dat, doordat we grenzen stellen, de luchthaven, maar ook de luchtvaartmaatschappijen die erop vliegen, min of meer gedwongen worden te zoeken naar de meest milieuvriendelijke oplossingen, naar het meest milieuvriendelijke materiaal en naar een manier van vliegen die zo min mogelijk geluidhinder veroorzaakt. Met andere woorden: het stellen van doelen bevordert ook dat men zich beter gaat gedragen.

In de PKB is een aantal absolute grenzen vastgesteld. De heer Staal vroeg: hoe absoluut zijn die door de PKB aangegeven grenzen? Wij hebben ze nader aangegeven met milieucriteria en met een maximaal vervoersvolume. U kent ze: 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht; ze zijn vandaag vele malen ter sprake gekomen. Het beleid is er dus ook op gericht om verdere groei van deze luchthaven te voorkomen. In die zin zijn deze aantallen een absolute grens voor de groei van Schiphol.

De heer Baarda vroeg zich af of het realistisch was om een passagier die in transitio vliegt, die hier stopt en hier weer vertrekt, twee keer te tellen. Ja, voor mij is er geen verschil tussen iemand die toevallig in Nederland woont, hier opstapt en uiteindelijk hier weer terugkomt en iemand die elders woont en Schiphol kiest als een overstapluchthaven. Die laatste persoon moet altijd wel aankomen met een vliegtuig en vertrekken met een vliegtuig. Dus deze telwijze is volstrekt logisch. Dat een verschillende woonplaats andere gevolgen heeft, bijvoorbeeld voor het aangrenzende wegennet of het gebruik van de trein, daarin heeft de heer Baarda natuurlijk volstrekt gelijk. Voor zover er de laatste tijd sprake is van een sterkere groei, concentreert zich die bij het transitoverkeer. Dat heeft dan het gunstige effect dat dat verkeer iets minder gevolgen heeft voor het wegennet.

De heer **Baarda** (CDA): Ja, maar ook voor de aantallen, voorzitter, want deze mensen worden twee keer geteld. Bij transitoverkeer komen en vertrekken de mensen met een vliegtuig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Alle mensen worden twee keer geteld, namelijk een keer bij landen en een keer bij starten. Iemand die in Nederland begint en in Nederland eindigt, wordt dus twee keer geteld. Hij start in Nederland, maar landt bij terugkomst ook in Nederland. Als iemand in transitio reist, bijvoorbeeld vanuit New York in Amsterdam aankomt en vervolgens doorvliegt naar Frankfurt, landt hij hier eerst, maar start hij hier vervolgens weer. Dat is dus ook twee keer. Iedereen wordt hier in principe twee keer geteld, mits hij hier ook landt en start. Zo is dat nou eenmaal. Ik kan hiervan ook niet veel anders maken. Voorzitter! De heer Talsma heeft nog gevraagd: wat gebeurt er als er nieuwe vliegtuigen zijn die minder lawaai maken? Ik meld nog een keer dat in alle berekeningen die zijn gemaakt, rekening is gehouden met het feit dat in de toekomst vliegtuigen minder lawaai gaan maken. De techniek staat dus niet stil. Daarmee is in de prognoses wel degelijk rekening gehouden.

De geachte afgevaardigde zei: ze zouden bijvoorbeeld minder nachtvluchten kunnen gaan doen

waardoor overdag iets meer gedaan zou kunnen worden. De kans om dat te doen is tamelijk gering. Nachtvluchten worden namelijk voor bepaalde marktsegmenten gebruikt en die zijn heel bepalend voor de mainportfunctie. Ik denk aan vroeg aankomende vluchten uit het Verre Oosten. Over dit onderwerp hebben wij nogal een intensieve discussie met de Tweede Kamer gehad. Het gebruik van de nacht is namelijk voor de mainportdoelstelling essentieel. Helaas, zeg ik erbij, want niemand gaat voor de lol nachtvluchten toestaan. De nachtvluchten hebben echter wel te maken met de mainportdoelstelling. De vliegtuigen uit het Verre Oosten komen in de vroege ochtend binnen. Een latere binnenkomst zou het vertrek uit het Verre Oosten commercieel onaantrekkelijk maken. Er zijn charters die op een dag een maximaal aantal slagen moeten maken om economisch rendabel te kunnen vliegen. Voor het vrachtverkeer is de 24-uropsenstelling van de luchthaven een noodzakelijkheid, omdat daarvoor het logistieke concept met betrekking tot vervoersketens geldt. Men kan daarbij dus niet alleen gebonden zijn aan de dag. Het naar de dag dwingen van dat soort vervoer, zou het doen uitwijken naar luchthavens die wel die mogelijkheid van flexibiliteit hebben. Met andere woorden, de kans dat de nacht minder gebruikt gaat worden is helaas niet zo verschrikkelijk groot.

Iedereen vond, en terecht, de recente groeicijfers een belangrijk onderwerp. Iedereen heeft daarover gesproken en zich afgevraagd wat van deze cijfers geleerd zou moeten worden. Graag wil ik hierover nog iets zeggen. Naar mijn mening hebben wij een goede reden om de prognoses te handhaven. Hierop kom ik straks nog terug. Volgens mij zou de discussie over groei-prognoses nooit moeten kunnen leiden tot een andere conclusie dan dat de PKB zo snel mogelijk moet worden vastgesteld. Immers, eventueel hogere groeicijfers vormen des te meer een reden om de vijfde baan zo snel mogelijk aan te leggen. De groei gaat namelijk door. Iedereen die denkt dat de groei niet doorgaat, heeft het mis. De groei zal dus doorgaan en zonder uitbreiding zou die met het huidige banenstelsel verwerkt moeten worden. Daardoor zou er sprake zijn van veel slechtere milieuconsequenties dan wanneer de

## Jorritsma-Lebbink

vijfde baan was aangelegd. Met andere woorden: als het milieu iemand werkelijk aan het hart gaat, kan het nooit zijn bedoeling zijn de aanleg van de vijfde baan uit te stellen.

Het recente hogere groeitempo van Schiphol zal overigens naar onze verwachting op termijn afvlakken. Immers, de succesfactoren die voor een groot deel het recente hogere groeitempo veroorzaken, bijvoorbeeld het succes van het blokkenstelsel van de KLM, de alliantie van de KLM met Northwest Airlines, die overigens ook risico's met zich brengt, het historisch lage prijsniveau in de luchtvaart en ook de aantrekkelijke conjunctuur, zijn allemaal onzekere factoren. Zij zullen zich per saldo niet allemaal in dezelfde mooie richting blijven ontwikkelen. Op zichzelf waren wij met deze gang van zaken natuurlijk niet ongelukkig. We willen immers een bloeiende luchtvaart. Bovendien zal de KLM zijn groei niet uitsluitend via Schiphol afwikkelen. KLM heeft recentelijk in de media naar voren gebracht, dat het op zoek zal gaan naar andere Europese luchthavens om daar een deel van de groei van de KLM-vluchten te kunnen afwikkelen. In de IEE-prognoses is daarmee overigens rekening gehouden. Uiteraard kunnen wij op beide punten geen garanties afgeven, maar wij moeten prognoses en beleid niet door elkaar halen. Prognoses zijn toekomstverwachtingen en of die ook inderdaad uitkomen, is moeilijk te voorspellen. Het zijn geen schattingen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zeg ik tegen degenen die dat zouden denken. De prognoses worden breed ondersteund door alle PMMS-partners. Zij zijn getoetst door een onafhankelijke adviescommissie, die onder het voorzitterschap van het Centraal planbureau stond. Mijns inziens is er daarom geen enkele reden om die cijfers door de Algemene Rekenkamer te laten beoordelen. Ten aanzien van de kennis van de Algemene Rekenkamer op dit terrein, heb ik overigens ook mijn aarzelingen. Wat dat betreft vertrouw ik het Centraal planbureau meer. Die instantie is bij de prognoses betrokken geweest.

Het beleid dat met de planologische kernbeslissing is vastgelegd, is wel een vast gegeven. Uiteraard zal daarvoor deze Kamer ermee in moeten stemmen. In de PKB zijn de

grenzen aan de groei aangegeven in de vorm van nader omschreven milieucriteria en in de vorm van de maximale vervoervolumina. Die grenzen zijn bepalend voor de groei van Schiphol als geheel, in welk tempo die groei ook plaatsvindt. Dat moeten wij ons goed realiseren. Via evaluatie en monitoring houden wij natuurlijk de vinger aan de pols. Volgens de planologische kernbeslissing is het eerstvolgende ijkmoment 1999. In de PKB staat dat, indien dan zou blijken dat het allemaal anders loopt dan wij hadden voorzien, zo nodig maatregelen worden genomen. Op dit moment kan in alle redelijkheid nog niet worden gezegd wat wij dan precies gaan doen. Dat is immers aan het volgende kabinet. Het is mijn inziens dan ook zeker niet nodig om nu de noodklok te luiden. Uiteraard moeten wij ons nu wel goed op de toekomst voorbereiden. Dat is ook de reden waarom wij na de afronding van de behandeling in de Tweede Kamer direct het project Toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur hebben gestart.

Voorzitter! Heel veel leden van uw Kamer hebben vragen gesteld over het project TNLI, zoals het inmiddels in de volksmond heet – want alles wordt altijd onmiddellijk in afkortingen omgezet – onder meer naar aanleiding van de vraag wat wij gaan doen als Schiphol de grenzen van zijn groei heeft bereikt. Eind 1996, begin 1997 zal het kabinet een integrale beleidsvisie over de Nederlandse luchtvaart uitbrengen, waarin de vraag centraal staat welke rol Nederland in de toekomst op luchtvaartgebied wil spelen en welke infrastructuur daarvoor nodig is. De integrale visie heeft tot doel een verantwoorde keuze te kunnen maken in de discussie over nut, noodzaak en mogelijkheden van alle aspecten van de toekomstige verdere groei van luchtverkeer in Nederland en de daarvoor noodzakelijke infrastructurele aanpassingen. Die integrale visie en de parlementaire behandeling daarvan zullen als basis dienen voor een eventueel regeringsvoornemen voor de ruimtelijke uitwerking, natuurlijk weer via een PKB-traject, van de noodzakelijk geachte infrastructurele ontwikkelingen in een nieuw Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Zo'n nieuw SBL zou dan rond de eeuwwisseling gereed kunnen zijn.

De heer Baarda zei: u moet dat wel voortvarend doen. Ik neem deze opmerking graag ter harte, maar ik kan u melden dat wij er al voortvarend mee bezig zijn. Ik wijs er gelijk op dat de tijdsplanning voor het project op verzoek van de Tweede Kamer al buitengewoon ambitieus is neergezet. Drie ministeries staan aan de lat om alle noodzakelijke ingrediënten voor de integrale beleidsvisie aan te leveren – de bewindslieden zitten allemaal achter de tafel – en er is nu ook een interdepartementale projectorganisatie in het leven geroepen. Samenwerking tussen de ministeries is mijn inziens ook essentieel om alle aspecten van de luchtvaart tot hun recht te laten komen. In het project zal ook heel veel aandacht worden besteed aan de dialoog met de betrokkenen in de samenleving. Er wordt in het kader van het project TNLI veel energie gestoken in het voortraject om te komen tot eventuele besluiten over infrastructuur. Wat ons betreft, zijn alle opties in dat voortraject open. Alle suggesties die van uw kant zijn gedaan over prachtige plekken, over het al dan niet doorgaan, neem ik wederom graag mee, want dat zijn typisch de dingen die wij nog moeten afwegen: Lelystad als zesde baan voor Schiphol, een tweede luchthaven voor de kust, IJpoort; wat voor mooie namen hebben wij niet allemaal al gehoord? Die zullen allemaal in de loop van het project worden onderzocht.

Dat geldt ook voor de suggestie van grensoverschrijdende samenwerking tussen Nederlandse en buitenlandse luchthavens. Ik vind de opmerking die de heer Staal daarover heeft gemaakt op zichzelf terecht. Benelux-varianten moeten wij natuurlijk bekijken, alhoewel ik met hem denk dat een Benelux-voetbalteam nog ver weg ligt. Misschien moeten wij straks aan het eind concluderen dat dit ook voor andere onderwerpen geldt, maar het zou goed zijn als wij verder keken. Wij zullen overigens nog veel breder kijken. Ik sluit niet uit dat er verrassende en heel creatieve opties naar voren zullen komen, omdat wij een horizon hebben gekozen die verder dan 2015 ligt. Dan zijn er wellicht ook oplossingen mogelijk waar wij nu nog niet zo direct aan denken. De beleidsanalyse die in het project is ingebouwd, zal ons helderheid kunnen verschaffen over

## Jorritsma-Lebbink

een heleboel voors en tegens van de diverse opties.

De heer Staal heeft gevraagd wat TNLI meer kan brengen dan de berekeningen die al ten grondslag lagen aan Schiphol. Ik moet toch zeggen dat de horizon van TNLI aanmerkelijk verder ligt dan de horizon van Schiphol. Er zal dus ook andersoortige informatie boven water kunnen komen. Bovendien is het de bedoeling dat TNLI een visie op de luchtvaart als geheel zal opleveren. Er wordt dus niet alleen naar Schiphol gekeken, maar ook naar alle aspecten die daarin meegenomen moeten worden. Behalve de grote commerciële luchtvaart zal ook de kleinere luchtvaart onderwerp van onderzoek zijn. Overigens betekent dit niet dat er met het uitbrengen van de integrale visie een heel concreet besluit voorligt voor eventuele extra luchthavencapaciteit. Dat kan pas na een PKB-procedure of andersoortige procedure. Ik weet niet waar wij op dat moment aan toe zijn naar aanleiding van alle adviezen die ons ter zake nog voorliggen en waar wij nog definitieve besluiten over moeten nemen. Als je ervan uitgaat dat het een PKB moet worden, dan kan er gezien de normale procedure-tijd in het jaar 2002 à 2003 een PKB deel 4 liggen. Op basis daarvan zou een volgende discussie met de Eerste Kamer kunnen plaatsvinden.

Daarom is de suggestie van de heer Pitstra om de planologische kernbeslissing te stoppen en eerst te bestuderen of een totale verplaatsing naar Flevoland mogelijk is onverstandig. Dat betekent tot 2002 niks doen. Ik denk dat er nu een besluit moet worden genomen. Overigens probeert ook de Vereniging milieudefensie ons wat dat betreft op het verkeerde been te zetten, als zij beweert dat je beter een jaar kunt wachten met de besluitvorming totdat meer bekend is over TNLI. In feite kan dan pas over vijf jaar een concreet besluit worden genomen over extra luchthavencapaciteit. Zo lang kunnen wij mijns inziens niet wachten.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het is allemaal heel creatief, heel integraal en er wordt een visie ontwikkeld. Gesteld dat er toch uitkomt dat het niet zo verstandig is om die uitbreiding op deze locatie door te zetten en dat het naar een andere

locatie zou kunnen, dan zijn wij nu toch dwaas bezig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik beweer dat wij hier eigenlijk helemaal niet over uitbreiding kunnen spreken. Wij leggen die baan aan, omdat de huidige situatie bij de huidige groei slecht is en omdat wij met elkaar vinden dat er een verbetering in de situatie van de huidige groei moet komen. Dat betekent niet dat het denken daarmee ophoudt, want wij weten ook dat er een beperking aan die groei wordt gesteld. Dat hebben wij vastgelegd in de PKB, dus wij moeten ook nadenken over de vraag wat er daarna moet gebeuren. Daarvoor is het project opgestart.

De heer **Bierman**: Gesteld dat het mainportconcept in de integrale visie ertoe leidt dat wij zeggen: eigenlijk is het veel belangrijker om onze capaciteit buiten Nederland te realiseren, want dat geeft ons een veel betere internationale marktpositie. Dan hebben wij ook banen te veel aangelegd. Dat zouden wij overigens ook kunnen doen in naam van de volksgezondheid, maar misschien beantwoordt de minister die vraag straks nog zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lijkt mij weinig voor de hand te liggen – je hoeft er zelfs geen wetenschapper of deskundige voor te zijn – dat de conclusie zal zijn dat het voor de Nederlandse economie beter is om het NIMBY-principe in Nederland toe te passen. Dat hoor ik u zeggen: leg het maar buiten Nederland aan en houd er hier maar mee op.

De heer **Bierman**: Het moet de minister toch bekend zijn dat bij de havenproblematiek bijvoorbeeld Singapore helemaal geen concurrent is van Rotterdam, maar juist de tegenpool; dat internationalisering, het footloose worden van ondernemingen, kortom high-tech worden de trends zijn waarop wij voortdurend moeten zitten? Deze PKB is eigenlijk meer van hetzelfde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het geheel met u eens, maar dat betekent niet dat wij zeggen: laten wij maar in Singapore investeren, want dan hoeven die schepen in Rotterdam niet te komen. Sterker nog, wij moeten juist in Rotterdam

investeren om ervoor te zorgen dat die schepen uit Singapore daar kunnen komen. Dat is de werkelijkheid. Het is dus niet zo dat het verplaatsen naar buiten de grens automatisch werkgelegenheid in dit land oplevert. Dat zou een heerlijke conclusie zijn, omdat je dan zelf geen moeilijke beslissingen meer hoeft te nemen, maar ik vrees dat de werkelijkheid toch iets ernstiger is.

De heer Staal heeft gevraagd: is luchtverkeer eigenlijk wel te beperken? Er zijn hier ook opmerkingen gemaakt in de richting van: luchtverkeer moet beperkt worden. Kan dat dan overigens wel met de vele internationale regelingen en overeenkomsten? Ik moet voor een deel verwijzen naar datgene wat in de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart is neergelegd, waarin wij spreken over maatregelen die kunnen bevorderen dat er op zichzelf minder wordt gevolgen. Als wij internationale afspraken zouden maken over bepaalde heffingen op het luchtverkeer, dan zou dat een werking kunnen hebben. Dan moet je overigens wel goed opletten of dat internationaal goed gebeurt, bijvoorbeeld dat het vliegen doorgaat, alleen toevallig niet meer naar je eigen land. Met dergelijke zaken heb je natuurlijk rekening te houden, maar de discussie is op gang. Niet alleen de minister van VROM, maar ook de minister van Financiën en ikzelf proberen in alle gremia waarin wij actief kunnen zijn, zowel in Europa als in allerlei internationale organisaties, die discussie te stimuleren. Wij proberen dus ook om in internationaal verband te komen tot heffingen op het luchtverkeer, bijvoorbeeld via accijns of BTW. Nogmaals, dat zijn langdurige processen. Overigens vindt die discussie niet alleen in Nederland plaats. Er zijn meer landen die zich daarmee bemoeien. Mevrouw Linthorst zegt: de IATA zegt toch dat de groeicijfers in de luchtvaart zo'n 6,6% zijn; dat is meer dan wat u prognostiseert. Dat is waar. De IATA zegt inderdaad 6,6%, maar dat is de wereldwijde groei van de luchtvaart. Er wordt ingeschat dat de groei van de luchtvaart zich vooral zal concentreren in het Verre Oosten. Daar is dus sprake van een relatief grotere groei, vergeleken met de groei van Schiphol.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik heb die 6,6% van de IATA niet aange-

## Jorritsma-Lebbink

haald. Ik heb gewezen op de prognose van 8% van de luchthaven zelf. Ik heb de prognose van 8% van Oranjewoud genoemd. Hoe kan de minister dan aannemelijk maken dat die groei aanmerkelijk lager zal zijn?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wij hanteren de groei gebaseerd op de prognoses die wij gezamenlijk met luchthaven en KLM hebben gemaakt, gecontroleerd door het CPB. Wij verwachten dat de cijfers voor de korte termijn hoger uitvallen, maar wij verwachten daarna een afvlakking van de groei, ook al omdat de rest van de wereld niet stilstaat. Ik maak mij zorgen over de ontwikkelingen op dit moment. Ik denk dat de cijfers wel eens een heel stuk naar beneden zouden kunnen gaan. Er hangen bedreigingen boven ons. Kijk maar eens naar de situatie rond KLM en Northwest Airlines. Ik maak mij daar eerder zorgen over, dan dat ik heel erg optimistisch ben over een voortzetting van de groei.

**Mevrouw Linthorst (PvdA):** De minister haalt nu een element in de discussie dat ik er voor de helderheid liever even buiten wil laten. Ik ben het met haar eens dat de groeicijfers realistisch waren toen zij werden opgesteld. Dat gebeurde rond 1990. De KLM dacht toen ook zelf dat de groei 3,5% zou bedragen. Ik vind het helemaal niet erg als mensen zich vergissen, maar ik vind het niet zo prettig als het beleid niet wordt afgestemd op de realiteit.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar ben ik het mee eens, maar de realiteit van vandaag is niet de realiteit van morgen. Daar ben ik van overtuigd. Mevrouw Linthorst denkt dat de vandaag gerealiseerde groeicijfers geëxtrapoleerd moeten worden naar de toekomst. Ik ben dat niet met haar eens.

**Mevrouw Linthorst (PvdA):** Dat lijkt mij een te simpele voorstelling van zaken. Ik zou nooit zomaar durven extrapoleren. Dat is niet mijn stijl. De minister heeft gezegd dat er een aantal niet-structurele factoren is in de groei van de KLM. Zoals het instellen van blokken. De KLM gaat op korte termijn van drie blokken over naar vijf blokken. De minister kan dan toch niet overeind houden dat de invoering van blokken niet-structureel is? Een uitbreiding

van blokken zal resulteren in een nog hogere groei.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat automatisme is er niet. De KLM was de eerste maatschappij die begon met een blokkensysteem. Inmiddels doen alle concurrenten het ook. Als concurrentievoordeel begint het dus weg te lekken. Mevrouw Linthorst trekt dus een verkeerde conclusie.

**Mevrouw Linthorst (PvdA):** De KLM gaat over van drie op vijf blokken om opnieuw een concurrentievoordeel te behalen. Wij moeten hier helder over zijn. Is het de bedoeling, zoals in de PKB staat, om een mainport te hebben? Dat betekent dat Schiphol en de KLM niet alleen moeten meegroeien met de markt, maar ook dat zij hun aandeel in de markt moeten vergroten. Wij moeten dan toch juichen als de KLM haar voorsprong op de concurrent handhaaft? Dat heeft dan toch ook effecten op het milieu?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat betekent niet automatisch dat de geweldige groeicijfers van de afgelopen twee, drie jaar zullen doorlopen. Ik heb niet uitgesloten dat zij wat hoger zullen zijn dan wij prognostiseren. Als de ontwikkelingen in de economie weer eens wat anders lopen, als de concurrenten het ook beter gaan doen, kan het wel eens wat minder gaan. De door ons geprognostiseerde groei gaat uit van een situatie waarin de KLM het buitengewoon goed op de markt doet.

**De heer Baarda (CDA):** Op welke gegevens zijn de cijfers die de minister naar voren brengt, gebaseerd? Wij horen van de zijde van de KLM en van Schiphol heel andere cijfers.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het lastige is dat wij een besluit hebben voorbereid. Het kan toch niet zo zijn dat wij tijdens de besluitvorming, van week tot week, prognoses bijstellen? Ik sluit zeker niet uit dat wij een aantal prognoses zullen moeten bijstellen, maar laten wij dat doen op het moment waarop dat moet, namelijk als wij toe zijn aan het evalueren van deze PKB in het jaar 1999.

**De heer Baarda (CDA):** De minister gebruikt veel woorden. Zij zegt de

ene keer dat prognoses naar boven kunnen worden bijgesteld. In hetzelfde betoog zegt zij een andere keer dat zij zich zorgen maakt over de toekomstige ontwikkeling. Waar haalt zij die conclusies vandaan?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik zeg alleen maar dat wij ervoor moeten oppassen dat wij onze prognoses van dag tot dag gaan bijstellen.

**De heer Baarda (CDA):** Prognostiseren vraagt om een wetenschappelijke benadering en niet om een van-dag-tot-dag-benadering.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar de heer Baarda kiest juist voor dat laatste. Hij vraagt van mij om een bijstelling van de prognoses, terwijl wij ze bij de voorbereiding van de besluitvorming rond de PKB hebben opgesteld. Een aantal jaren blijkt de zaak wat beter te gaan. Ik mag hopen dat het zo doorgaat. Dat betekent alleen maar dat wij des te sneller deze PKB moeten afronden, zodat wij de vijfde baan kunnen aanleggen en vervolgens de discussie kunnen voeren over de vraag wat er na Schiphol moet gebeuren. De heer Baarda pleit nu voor het eerst bijstellen van de prognoses. Over een jaartje kijken wij dan nog wel eens of wij een besluit moeten nemen.

**De heer Baarda (CDA):** Dat heb ik niet gezegd. Ik heb alleen gevraagd welke cijfers de juiste zijn, die van de minister of die van de KLM en van Schiphol. Daar geeft zij geen duidelijkheid over. Laten wij dat dan nog eens onderzoeken. De Algemene Rekenkamer kan dat doen, maar volgens de minister beter nog het Centraal planbureau. Ik wil een en ander graag op schrift zien om daar conclusies uit te kunnen trekken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar wat wil de heer Baarda er dan mee? Wil hij de besluitvorming rond de PKB uitstellen tot het moment dat wij betere prognoses hebben?

**De heer Baarda (CDA):** De minister heeft mij in eerste termijn horen zeggen dat ik niets wil uitstellen en dat ik snelle besluitvorming wil. Het onderzoeken van de prognoses kan parallel geschieden aan de verdere voortgang rond de PKB. Wij hoeven geen uitstel te plegen.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij vanavond zouden kunnen besluiten tot het vaststellen van de PKB, is de besluitvorming rond de PKB afgerond. Punt.

De heer **Baarda** (CDA): Aan die besluitvorming zal mijn fractie graag meewerken, maar wij willen ook duidelijkheid hebben over de cijfers. De minister zegt dat ze van dag tot dag kunnen worden bijgesteld. Dat hoeft van ons niet, maar wij willen wel een goed onderbouwd verhaal. Wij willen inzicht in de juiste cijfers.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben ontzettend graag bereid om voortdurend nieuwe cijfers aan te leveren. Daarover mag geen misverstand bestaan. Het enige wat ik de heer Baarda vraag is: wat wilt u daar dan mee? Wat wil hij op dit moment met bijgestelde prognoses?

De heer **Baarda** (CDA): Dat is volstrekt duidelijk. Bijgestelde prognoses kunnen ertoe leiden dat het hele project moet worden versneld, dat een bijstelling wordt aangebracht om de infrastructuur op tijd klaar te hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Welke infrastructuur?

De heer **Baarda** (CDA): De infrastructuur die in de PKB is aangegeven. Het is mogelijk dat je vanwege bijgestelde prognoses de vijfde baan eerder moet gaan aanleggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de heer Baarda vindt dat de vijfde baan snel aangelegd moet worden, moet hij vanavond de PKB aannemen en niet willen wachten op nieuwe cijfers. Elk uitstel betekent dat het later wordt.

De heer **Baarda** (CDA): Ik vraag niet om uitstel van de besluitvorming, ik vraag om inzicht in de goede cijfers.

De heer **Staal** (D66): Misschien mag ik hier nog iets aan toevoegen. Misschien is de voorspelling van beide kanten wel juist. Als wij 2003 en 2015 bij elkaar optellen en de uitkomst door twee delen, zou de waarheid wel eens in het midden kunnen liggen. Daar gaat het ook niet om. Een versnelling in de groei hoeft geen twijfel aan deze PKB in te houden. Laten wij ervan uitgaan dat er een versnelling is. Daar zijn

volgende signalen voor. Wij zitten dan eerder dan 2015 op 44 miljoen passagiers. Dan komt de vraag naar voren wat wij gaan doen met de eerste passagier boven die 44 miljoen. Hoe lossen wij dat probleem op? Als dat in 2008 al gebeurt, wordt het hoog tijd dat wij er nu besluitvorming over plegen. Mij hoort men hier niet zeggen dat ik de versnelling in de groei koppel aan twijfel over deze PKB. Ik denk ook dat het weinig zin heeft om te twisten over 2003 of 2015. Nou goed, laat ik dan maar gaan voor 2008.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben blij met de opstelling die de heer Staal kiest. Bij de behandeling in de Tweede Kamer hebben wij hierover ook uitgebreid gesproken. Een van de redenen waarom wij het project-TNLI onmiddellijk hebben opgestart, zelfs voordat wij met deze Kamer over de PKB hadden kunnen spreken, is gelegen in onze onzekerheden over de toekomst. Wij willen graag zo snel mogelijk duidelijkheid hebben over wat wij moeten doen op het moment dat we het niveau van rond de 44 miljoen passagiers op Schiphol bereikt hebben, en overigens ook de geluids- en risicocontouren zijn gevolgen. Daar moet je een goed verhaal voor maken. Je moet enige zekerheid hebben over wat je wilt en wat je kunt doen in de toekomst. Het project moet eind volgend jaar zijn afgerond. Dat is zeer, zeer snel.

De heer **Staal** (D66): Dat kan ik mij ook goed voorstellen. Niet voor niets heeft D66 in de voorbereiding erg aangedrongen op de discussie rondom 2015. Er zijn ook in de memorie van antwoord iets te gemakkelijke aannames opgenomen rondom dat jaar. Mijns inziens is het dan ook niet verkeerd als door de regering rekening wordt gehouden met het feit dat het eerder zou kunnen zijn. Want elkaar om de oren slaan met voorspellingen heeft weinig zin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat hebben wij ook niet gedaan. Dat was de reden waarom wij hebben gezegd dat wij heel snel de aanwijzingsprocedure moeten voltooien, zodanig dat men kan beginnen met de aanleg van de vijfde baan. Die aanleg is uitermate urgent en wordt alleen maar urgenter naarmate de groei sneller

gaat. Verder moeten wij de discussie over "wat na Schiphol?" ook versnellen. Dat is de reden waarom wij dat project hebben opgezet zoals het is opgezet, zodanig dat wij begin 1997 die meer fundamentele discussie met elkaar kunnen voeren. Het zou best eens kunnen zijn dat daaruit beslissingen voortvloeien die veel sneller genomen moeten worden dan wij op dit moment kunnen voorzien. Alleen, ik vind het te vroeg om die conclusie nu al te kunnen trekken, omdat ik vind dat er een fatsoenlijke en doorwrochte studie op moet worden losgelaten.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik keer terug naar de klemmende vraag van de minister wat wij nu eigenlijk willen met een onderzoek naar de groeicijfers. Wij hadden gehoopt dat daardoor de fracties de PKB-procedure zouden opschorten. Het blijkt nu dat de fracties van D66 en het CDA daar in ieder geval niet toe bereid zijn. Als uit zo'n nader aanvullend rapport van het CPB of de Rekenkamer blijkt dat die cijfers niet kloppen, dan heeft dat enorme consequenties voor het MER en het AMER. Dan blijkt toch dat die op drijfzand en op verkeerd cijfermateriaal zijn gebaseerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet waar. De PKB blijft recht overeind. Daarin staat niet dat het precies in het jaar 2015 rond moet zijn. Wij hebben afgesproken...

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik heb het niet over de PKB maar over het MER en het AMER.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ook in het IMER en het AMER gaan wij uit van geluidscontouren en van aantallen vluchten die daarin passen. Vervolgens hebben wij er in de PKB aan toegevoegd de aantallen passagiers die daarbij horen. Die grenzen blijven precies gelijk, of het nu het jaar 2004, 2005, 2008 of 2015 is.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Theoretisch blijven die grenzen gelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Niet theoretisch, maar praktisch.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Bij het MER is uitgegaan van bepaalde cijfers. Die heeft u tot nu toe staande

## Jorritsma-Lebbink

gehouden. Op het moment waarop die cijfers niet blijken te kloppen, zou mijns inziens dat MER helemaal overnieuw gemaakt moeten worden. Dat is wat ik zou willen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat snap ik, maar daarbij gaat u ervan uit dat wij ons niet houden aan de afgesproken milieugrenzen, maar daar houden wij ons wel degelijk aan. Wat dat betreft zal het MER niet veranderen.

De heer **Bierman**: Zelfs als met halflege vliegtuigen gevlogen zal worden en de prognoses niet uitkomen en neerwaarts moeten worden bijgesteld, zal niettemin het maximale negatieve milieu-effect worden gehaald. De halflege vliegtuigen vliegen dan namelijk niet minder lawaaiig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lijkt mij weinig voorstelbaar dat dit zou gebeuren. Wij spreken met elkaar af een aantal grenzen voor het milieu, zoals geluidsgrenzen, emissiegrenzen en veiligheidsgrenzen. Daar kunt u het mee eens zijn of niet.

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ik probeer de minister juist te ondersteunen. Als het aantal passagiersbewegingen dat is vastgesteld niet gehaald wordt omdat de vliegtuigen niet vol zitten, dan blijft sprake van het vastgestelde maximum aan geluidhinder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft volstrekt gelijk.

De heer **Bierman**: Ik wilde u juist ondersteunen, opdat u vooral begrijpt dat ik het ook begrijp.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik was er al van uitgegaan dat u mij begreep. Geen misverstand daarover.

De heren Staal en Baarda hebben een vraag gesteld over Schiphol als thuishaven voor de KLM. De heer Staal heeft zelfs gevraagd of wij onze eigen specifieke positie zouden willen gebruiken om te voorkomen dat de KLM Schiphol als thuishaven zou opgeven. Laat ik beginnen met te zeggen dat het gelukkig niet noodzakelijk is om druk op de KLM uit te oefenen om ervoor te zorgen dat de KLM Schiphol als thuisbasis blijft gebruiken. Schiphol, "being the best airport of the world", is juist voor de KLM een extra verkoop-

middel. Het ligt niet erg voor de hand dat zij Schiphol als thuishaven zal opgeven, alleen al vanwege de belangrijke investeringen die deze maatschappij zelf op en rond Schiphol heeft gedaan. Bovendien zorgt het systeem van bilaterale luchtvaartverdragen er vooralsnog voor, dat de KLM haar rechten om onder de Nederlandse 140 verdragen te vliegen, zou verliezen als zij zich buiten Nederland zou vestigen. In een ander land zou het vervolgens weer heel lastig zijn om op enige schaal landingsrechten te verkrijgen aangezien heel veel bilaterale verdragen doorgaans slechts rechten voor één luchtvaartmaatschappij mogelijk maken. En dat is meestal de nationale carrier. Dan zou KLM in zo'n land niet aan de bak kunnen komen. Voorts is het voor het gebruik van landingsrechten van een bepaald land een vereiste dat de luchtvaartmaatschappij in kwestie voor een substantieel deel in nationale handen is, de zogenaamde *ownership and effective control*". Mede daarom heeft de Nederlandse staat controle over de meerderheid van de aandelen van KLM. Die positie kunnen wij ook gebruiken om te beoordelen of eventuele samenwerking van de KLM met een andere partner goed of slecht is voor de BV Nederland. Bij de beoordeling van die vraag is een van de criteria hoe een samenwerking van invloed zou kunnen zijn op de hub-keuze, in het bijzonder op de positie van Schiphol. Indien een samenwerking tot aantasting van de positie van Schiphol zou leiden, zou dat een minpunt kunnen zijn in een bredere afweging van de regering over die mogelijke samenwerking.

Er is hier gezegd dat het zonde is dat de overheid in Schiphol en KLM al die miljarden investeert. Ik mag wel zeggen dat ook Heineken en Ahold profiteren van diezelfde investeringen, aangezien ze gebruik maken van dezelfde infrastructuur, soms wellicht op een intensievere wijze dan de luchthaven Schiphol zelf.

De heer Baarda heeft gevraagd of wat betreft het alternatief van de heer Van Luttern in het kader van het banenstelsel, geluidsberekeningen zijn gemaakt. Het zogenaamde Van Luttern-alternatief had zodanige bezwaren wat betreft bruikbaarheid, beschikbaarheid, fasering en dergelijke, dat

het alleen daarom al afviel als alternatief. Geluidsberekeningen zijn daarom niet gemaakt. Wel zijn de geluidseffecten kwalitatief beoordeeld op vergelijkbare wijze als andere onderzochte banenstelsels, zoals parallelle banen ten westen van de huidige Zwanenburgbaan. Het bepleite overleg met de heer Van Luttern is vandaag niet meer nodig, aangezien dat reeds een aantal malen heeft plaatsgevonden en wij vandaag juist proberen te besluiten over een banenstelsel.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd of de aanleg van de parallelle vijfde baan niet leidt tot verlies van een van de sterkste punten van Schiphol, te weten de compactheid van de luchthaven. Het is voor een luchthaven op zichzelf aantrekkelijk als de taxi-afstanden tot de terminal heel kort zijn. Er is voor de voorgestelde ligging van het 5P-stelsel gekozen, omdat dit zo min mogelijk geluidhinder oplevert. Er is voorzien in een satelliet tussen de vijfde baan en de Zwanenburgbaan. Daar parkeren de toestellen en de passagiers gaan dan met een sneltreintje naar de terminal, waarbij de afstand tussen de vliegtuigen en de terminal kort is gehouden.

De heer Pitstra heeft gevraagd waarom Schiphol zo'n enorm ruimtebeslag pleegt met zijn vijf halve banen, terwijl echte grote luchthavens met twee of drie banen afkunnen. Niet de hoeveelheid banen bepaalt de capaciteit van de luchthaven maar het baangebruik. In theorie zou ook Schiphol gemakkelijk met twee banen kunnen opereren. Een van de belangrijkste redenen waarom wij dat niet doen, is dat wij zo de minste geluidsoverlast veroorzaken. Het is nu al zo dat wij sommige banen eenzijdig gebruiken, juist om te voorkomen dat te veel bewoners geluidsoverlast ondervinden.

Vervolgens kom ik te spreken over de infrastructuur rond Schiphol. In het kader van het mobiliteitsbeleid in de regio Amsterdam vind ik het heel goed dat men daar probeert juist prioriteit te stellen aan de bereikbaarheid van de mainport Schiphol. Om de voorziene passagiersgroei en de daarmee samenhangende groei van het autoverkeer op te vangen, wordt op dit moment gewerkt aan een forse capaciteitsuitbreiding van zowel de rails als de weg. Daarnaast wordt een flankerend beleid gevoerd. Het overige openbaar vervoer en de



fietsinfrastructuur worden verbeterd. Daarmee moet uiteindelijk het doel worden bereikt dat zo'n 40% van de passagiers van en naar Schiphol met het openbaar vervoer zullen reizen. De infrastructuur om de groei op te vangen zal op basis van de huidige planning rond 2003 geheel gereed zijn. De zaak is dan ook klaar voor het totale aantal passagiers.

Ik wijs er overigens op dat ik er heel trots op ben dat juist rond Schiphol een aantal zaken die wij zo graag in de rest van het land willen realiseren, goed lukken. Vervoersmanagement heeft ertoe geleid dat het personeel op de luchthaven voor een veel groter deel niet meer alleen met de auto reist dan op veel andere plekken in dit land. Als de nood hoog is, is de redding misschien het meest nabij. Ik hoop dat dit ook in toenemende mate voor andere delen van het land gaat gelden.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met de oplevering van de verbreding van de A9, de omleiding bij Badhoevedorp en de Coentunnel. Hij heeft mij gevraagd, zijn zorg weg te nemen op het punt van de besluitvorming. Hij vraagt mij dus ervoor te zorgen dat de besluitvorming tijdig zal geschieden. Ik zal mijn uiterste best doen om, voor zover het binnen mijn mogelijkheden ligt – soms worden zaken door anderen vertraagd – samen met de regionale overheden, die ook hun uiterste best doen, ervoor te zorgen dat genoemde zaken op tijd gereed zijn. Harde garanties kan ik niet geven, want individuele burgers slagen er soms in, ook met goede redenen, om een project te vertragen, hoe zeer ons dat ook spijt. Voor zover het binnen onze mogelijkheden ligt, kunnen wij een en ander op tijd voor elkaar krijgen.

Voorzitter! Over de financiën en de zuid-tangent is tijdens de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer uitvoerig gesproken. De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het met het gedeelte van het kerntraject zit waar 163 mln. mee gemoeid is. Daar is nog geen beschikking voor afgegeven. Hij vraagt mij, zekerheid te verschaffen. Er wordt op dit moment hard gewerkt aan de eerste fase van het kerntraject. In het huidige meerjarenprogramma voor infrastructuur en transport is opgenomen dat eind 1997 een beschikking kan worden afgegeven voor het tweede deel van de eerste fase. Ik doe mijn uiterste best om in

het kader van de begrotingsvoorbereiding voor het komend jaar de zaak verder te versnellen. Dat hangt overigens ook af van de fysieke mogelijkheden voor de aanleg. Soms kan iets niet sneller dan al gebeurt. Wij zijn dat in overleg met de directie van rijkswaterstaat van Noord-Holland aan het bekijken.

De heer Van den Berg heeft gevraagd naar de onderhoudskosten voor de businfrastructuur. Ik heb daar een simpele redenering bij. Bij railinfrastructuur is er de regeling dat de rijksoverheid investeert en betaalt. Dit is geen railinfrastructuur, want het gaat per saldo om een weg. De weginfrastructuur is een aantal jaren geleden gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. Ik ga er dus ook van uit dat de onderhoudskosten normaal uit de daarvoor bestemde budgetten kunnen worden betaald.

De heer Van den Berg heeft ook nog gevraagd of de kleinere weginfrastructuurprojecten betaald kunnen worden uit de gebundelde doeluitkering. De gebundelde doeluitkering die het ROA straks ontvangt, is in principe voldoende om dat te kunnen financieren.

De heer Baarda heeft aan de minister van VROM gevraagd wat de stand van zaken is van het isolatieprogramma en wanneer dit programma voltooid kan zijn. Aangezien het de verantwoordelijkheid is van de minister van Verkeer en Waterstaat, neem ik de beantwoording van deze vraag op me. Ik ga ervan uit dat de heer Baarda de eerste fase van het programma bedoelt, dat betrekking heeft op de zone in het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Dat programma is nagenoeg voltooid. Eind december zijn alle 4300 woningen, opgenomen in de eerste fase, geïsoleerd, met uitzondering van een kleine veertig gevallen, waarin een bezwaar- en beroepsprocedure is ingesteld. Afhankelijk van de afloop daarvan zullen de woningen in 1996 worden geïsoleerd.

Het isolatieprogramma heeft betrekking op de voornemens in de planologische kernbeslissing. De tweede fase is in voorbereiding en zal voor 2003 zijn afgerond.

Er is op gewezen dat voor het bedrag van 700 mln. aardig wat huizen gesloopt of opgekocht kunnen worden. Waarom wordt dat

uitgegeven aan isolatie, zo is gevraagd? Ik geef met het bedrag van 700 mln. uitvoering aan een isolatieverplichting, zoals vastgelegd in de Luchtvaartwet. Een andere aanwending, bijvoorbeeld het voor een deel opkopen van de woningen, ontslaat mij niet van de verplichting om de overige toch te isoleren. Met andere woorden: je kunt het geld maar één keer uitgeven. In een aantal gevallen kan je je afvragen of het een opweegt tegen het ander. Desalniettemin geldt: afspraak is afspraak, en daar houden wij ons dus aan. De afspraak is bovendien in een wet vastgelegd en daar hebben wij ons helemaal aan te houden.

Voorzitter! De heer Staal heeft gevraagd of er inzicht is in de samenstelling van de passagiers, te weten transfer of origin destination. Hij vraagt of de mainportfunctie er juist niet voor zorgt dat er veel passagiers zijn die niet van de luchthaven afkomen. Hij vraagt tevens naar de wijziging in de verhouding. Voorzitter! De heer Staal heeft gelijk dat de mainportfunctie betekent dat er veel overstappers zijn, dus veel transferverkeer. Dat is te vergelijken met Rotterdam. Ook daar is veel transitoverkeer. Wij weten overigens dat veel transitoverkeer uiteindelijk leidt tot meer toegevoegde waarde. In het personenverkeer en in het goederenvervoer op een vliegveld is dat niet veel anders. Je houdt een percentage dat juist voor eigen land van belang is. Er is overigens wel enige concurrentie met directe verbindingen, waardoor enige groei ontstaat. Dat zijn dus twee tegenovergestelde effecten. Het is niet geheel aan te geven welke effecten op termijn de overhand zullen krijgen, dus of het aantal transferpassagiers of start- en finishpassagiers sterk zal groeien. Op het ogenblik is het aantal transfers zo'n 40%. Op basis van het gehanteerde scenario, dat op enig moment update moet worden gemaakt, zal dit dalen naar 35%. Het kan zijn dat de ontwikkelingen uiteindelijk een andere kant opgaan. Dit is een van de zaken die bijgehouden moeten worden en nader bestudeerd moeten worden, ook in het kader van het project TNLI. Dat kan ook interessant zijn voor de vervolgbeslissingen.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd naar de prijsverschillen van kerosine. Zij vraagt naar de mogelijkheid van een vereveningsheffing. De kerosine is, in vergelijking met andere

## Jorritsma-Lebbink

luchthavens, op Schiphol inderdaad relatief gunstig geprijsd. In Madrid kost dit 75 US dollarcent per gallon, in Frankfurt 67, in Brussel 65, in Londen-Gatwick 65 en in Amsterdam-Schiphol 63,5 cent. Het lagere prijsniveau komt ook door de korte afstand Rotterdam-Amsterdam, waar de bedrijven zijn die de kerosine maken. Het is dus een gevolg van lagere transportkosten, die door ons niet beïnvloedbaar zijn, omdat het marktprijzen betreft. Wij kunnen internationale afspraken maken over mogelijke heffingen of accijns. Het nadenken over vereveningsheffingen is nog niet zo eenvoudig, omdat de markt de prijs van dit soort zaken bepaalt, en die kan, afhankelijk van de marktpositie van een andere luchthaven, per dag verschillen. Het is het meest safe om je te richten op het maken van internationale afspraken over accijns.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De kerotax moet Europees geregeld worden. Maar het moet op korte termijn toch mogelijk zijn om bijvoorbeeld een tax van 4 cent op te leggen, waardoor eenzelfde prijs geldt als in Frankfurt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als overmorgen de marktsituatie in Frankfurt verandert, schaffen wij die tax dan weer af? Ik heb moeite met de gedachte dat de overheid via zulke instrumenten de zaak kan reguleren.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat argument geldt dan ook bij de ecotax op de gasprijs. Dit is een nationale marge, die voor mij nieuw is. Die kan benut worden, maar u wilt dat dus niet vanwege de concurrentiepositie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de marktprijs niet in de hand. Als wij nationaal een vereveningsheffing opleggen, sluit ik niet uit dat onze marktprijs toch weer lager wordt. Dat kan best interessant zijn voor de oliemaatschappijen. Met andere woorden: dat heeft weinig nut. Ik werp mij dan liever op om in internationaal verband te zoeken naar methoden om de kerosine gewoon duurder te maken. Dan is er een middel dat niet van invloed is op de eigen concurrentiepositie, maar dat op de gehele markt wel degelijk de concurrentie van het vliegtuig met andere vervoersmodaliteiten beïnvloedt. Dat is een ding waar wij

met z'n allen aan zouden moeten werken.

Voorzitter! Naar ik meen, heb ik hiermee alle vragen die op mijn terrein lagen, beantwoord.

Minister **De Boer**: Voorzitter! In veel bijdragen is de vraag gesteld of met de voorgestelde ontwikkeling van Schiphol tot mainport binnen strenge milieugrenzen wel een echte keuze wordt gemaakt. Met name mevrouw Linthorst heeft daar in haar bijdrage op gedeeld. Zij vroeg of de milieugrenzen niet te streng zijn om een concurrerende mainportontwikkeling te kunnen realiseren, maar ook of de mainportontwikkeling niet te fors was om de belasting van het leefmilieu aanvaardbaar te houden. Hebben wij, met andere woorden, niet te maken met een compromis dat niet het beste, maar het slechtste van twee werelden combineert?

Ik begrijp die vragen heel goed. De uitbreiding van Schiphol plaatst ons voor een dilemma. Het is een typisch dilemma van economie en ecologie. Daarvan zullen wij er de komende periode nog vele krijgen. Toch kan de uitkomst geen andere zijn dan de weg die hier is gevolgd. Beide alternatieven, een ongebreidelde uitbreiding van Schiphol versus geen uitbreiding van Schiphol, lossen dat dilemma niet op, voor zover een van deze zwart-wit-keuzen al mogelijk is.

Een ongebreidelde uitbreiding van Schiphol op de huidige locatie is uiteraard ondenkbaar. Maar de gedachte dat op enig andere plek in Nederland of aan de kust van Nederland een luchthaven zonder milieugrenzen te realiseren zou zijn, is natuurlijk uitermate naïef. Zeker op termijn lopen wij in Nederland telkens tegen dezelfde vragen op: welke fysieke ruimte en welke milieugebruiksruimte worden de luchtvaart en de luchthaven geboden? Er bestaat geen niemandsland in dit land. Ook als wij over enige jaren – ik denk dat die discussie weer gevoerd zal worden – discussiëren over een luchthaven elders in Nederland, zullen wij op dat ogenblik een discussie voeren die exact hetzelfde is als de discussie die wij nu voeren. Het tegenovergestelde alternatief, geen groei, is ook te eenvoudig. Dat kost te veel aan kansen op het gebied van economische groei en werkgelegenheid.

De spanning tussen milieu en economie is dus niet met een eenvoudig ja of nee te beantwoorden. Het gaat om het vinden van evenwicht. Het gaat om een vanuit milieubelangen gestuurde economische ontwikkeling. De echte vraag die hiermee voorligt, is dus of het plan dat wij de Kamer nu hebben gepresenteerd, dit evenwicht behelst en of er sprake is van een aanvaardbare balans. In mijn ogen is die balans gevonden. Schiphol krijgt verdere mogelijkheden om een strategische functie in de Nederlandse economie te vervullen. Tegelijkertijd is Schiphol gebonden aan heel strenge milieugrenzen. Het pakket aan milieu-eisen is internationaal gezien zeer zwaar te noemen. Nergens ter wereld is sprake van een zo alomvattend ruimtelijk pakket en van zo'n ruimtelijke inpassing van een grote luchthaven.

Dit pakket is bekend: strikte geluidscontouren voor de dag en de nacht op een lager niveau dan de huidige geluidsbelasting, een handhaving van de contouren, een regime daarvoor, een omvangrijk isolatieprogramma om de ergste overlast op te vangen, een speciaal voor Schiphol ontwikkeld veiligheidsbeleid, geen toename van de lokale luchtverontreiniging, een vrijwaringszone om de grens tussen wonen en vliegen te vergroten, omvangrijke investeringen in groenprojecten in de Haarlemmermeer, omvangrijke investeringen in de infrastructuur en het openbaar vervoer, waaronder de hogesnelheidslijn, en ten slotte een grens aan het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht.

Ik vind dat een aanvaardbare balans.

Nu ga ik in op een aantal vragen. Daarbij wil ik eerst de vragen op het gebied van de ruimtelijke ordening beantwoorden en dan de vragen op het gebied van milieu.

De heer Baarda heeft gevraagd hoe het zit met de invulling van de Vinex-locaties en of deze niet heroverwogen moeten worden. De heer Talsma is daar ook voor een deel op ingegaan. De door de heer Baarda genoemde cijfers betreffen de pijplijnplannen. Dat zijn de plannen die in het voorjaar 1994 zijn geïnventariseerd door GS Noord-Holland. Dat betekent, dat na april 1994 geen nieuwe pijplijnplannen zijn toegevoegd. Waar gaat het dan om? Dan gaat het om een aantal van 11.500 woningen. Daar gingen de

## De Boer

pijplijnplannen over. Na overleg tussen mij en de provincie Noord-Holland zijn wij tot de conclusie gekomen dat de bouw van 5500 woningen in ieder geval moet worden afgewezen. Noord-Holland doet dat ook al. Daarna heb ik gezegd dat de bouw van 3000 woningen geen doorgang zou moeten vinden en dat over de bouw van andere 3000 woningen nog een discussie kan plaatsvinden. Kortom, uiteindelijk blijven er 3000 over.

De heer Talsma heeft gevraagd of het niet mogelijk is om de locaties die net tegen de ontwikkelingszone aanliggen, voorlopig met rust te laten en eerst elders te beginnen. Het lijkt mij goed dat men zich realiseert dat de vrijwaringszone waarover wij nu spreken, indertijd is ingesteld omdat wij juist niet aan wilden bouwen tegen de 35-Ke-contour. De 35-Ke-contour is immers de contour waarbinnen geen nieuwbouw mag plaatsvinden. Toen hebben wij gezegd dat je niet kunt stellen dat het wel verantwoord is om aan de ene kant tegen de contour aan te bouwen en dat het niet verantwoord is om tegen de andere kant van de contour aan te bouwen. Daarom hebben wij een vrijwaringszone opgenomen. Dat betekent dat in de 30 Ke-zone niet mag worden gebouwd. Wordt nu gezegd dat de 30 Ke-contour niet altijd wenselijk is, dan moet ik daarop zeggen dat wij gewoon geen mogelijkheden hebben om dat op te rekken. Het is een gebied waarin wij buitengewoon zorgvuldig met de ruimte moeten omgaan. Daarom hebben wij gekozen voor een vrijwaringszone van 30 Ke. Buiten de 30 Ke kan dus wel worden gebouwd.

Vrijwel iedereen heeft gevraagd naar Badhoevedorp-zuid. Badhoevedorp-zuid is een locatie die in de PKB deel 1, die wij in 1993 hebben uitgebracht, aanvankelijk niet was meegenomen als onderdeel van de rijksbufferzone. In die periode werd in Noord-Holland over het streekplan gediscussieerd. In het ontwerp partiële herziening streekplan ANZKG van december 1993 was de locatie Badhoevedorp-zuid niet als bedrijvenlocatie of als kantorenlocatie opgenomen. In 1994 heeft de provincie Noord-Holland ons een brief gestuurd. Daarin heeft zij gevraagd of de grens van de rijksbufferzone die wij in deel 1 in de PKB-kaart hadden opgenomen, niet verruimd kon worden, opdat het

gebied ten zuiden van Badhoevedorp daar ook ingepast kon worden. Een stuk bufferzone tussen Badhoevedorp en de luchthaven – als je op de kaart kijkt, zie je dat zij dicht bij elkaar liggen – was toch heel noodzakelijk. Aanvankelijk heb ik daarop wat terughoudend gereageerd, omdat wij in de PKB deel 1 al een bepaalde rijksbufferzone hadden opgenomen. Maar na de zeer duidelijke uitspraak van de provincie Noord-Holland dat men het toch zeer op prijs stelde en het ook noodzakelijk vond – het stond immers ook in het ontwerp partiële herziening streekplan ANZKG – hebben wij daaraan toegegeven. In PKB deel 3 is Badhoevedorp-zuid daarom opgenomen als een onderdeel van de rijksbufferzone. Nu krijgen wij brieven van de provincie Noord-Holland waarin zij ons vraagt of wij Badhoevedorp-zuid uit de rijksbufferzone willen halen en alsnog willen verheffen tot kantoorlocatie. Deze Kamer en anderen hebben die brieven ook gekregen. Inmiddels zit het al in de PKB. Als het eruit gehaald moet worden, is een wijziging van de PKB nodig. Ik moet zeggen dat ik op dit ogenblik geen enkele motivatie of aanleiding zie om dat weer te veranderen.

Ik ga nu over naar een aantal vragen op het gebied van de milieudoelstelling. Mevrouw Linthorst heeft aan mij gevraagd hoe de regering de milieudoelstelling veilig denkt te stellen als de snelle groei doorzet. De beantwoording van collega Jorritsma was daar voor een deel al op gericht, maar het lijkt mij goed dat nog eens heel duidelijk naar voren te halen. De milieucriteria gelden onafhankelijk van het groeitempo. Hoe snel het ook gaat of hoe langzaam het ook gaat: dat maakt niet uit. De milieucriteria gelden ook voor het aantal passagiersbewegingen. Deze bedragen circa 40 miljoen en daarvoor is een plafond van 44 miljoen bepaald. Die milieucriteria worden gehandhaafd overeenkomstig de Luchtvaartwet, zoals dat is geregeld in artikel 25.

De geluidsaspecten worden geregeld in de Luchtvaartwet. De andere milieu-aspecten, zoals geluidsbelasting, emissies, stank en de veiligheidszones, worden gehandhaafd en daarbij vindt monitoring plaats. Wij houden jaarlijks de vinger aan de pols. Wanneer die zaken zich zouden

ontwikkelen op een wijze die niet spoort met datgene wat wij nu hebben uitgesproken, zullen wij ingrijpen.

De heer Baarda heeft gevraagd hoe het zit met het aantal passagiers. Mevrouw Jorritsma heeft hier ook over gesproken. Dat aantal passagiers is nu nog niet te tellen, maar bij het gebruiksplan gebeurt dat wel.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd of de aanleg van een parallelle vijfde baan, gezien de grote afstand die vliegtuigen taxiënd moeten afleggen, niet leidt tot een toename van de lawaai-overlast en de uitstoot van koolmonoxyde, koolwaterstoffen, PAK's en roetdeeltjes.

Wanneer een vliegtuig taxiët, maakt hij aanmerkelijk minder lawaai dan wanneer hij vliegt. Je kunt zeggen dat het taxiën van een vliegtuig naar de baan waar hij moet starten, eigenlijk een heel gering aandeel vormt van de totale milieubelasting.

Mevrouw Linthorst heeft ook vragen gesteld over CO<sub>2</sub> en emissies in het algemeen. In het NMP 2 is geen rekening gehouden met emissies die de luchtvaart of de zeevaart met zich brengen. Waarom is dat niet gebeurd? Omdat er nog steeds een internationale discussie plaatsvindt over hoe die berekening moet plaatsvinden. Wat wel gebeurt, is dat wij die toerekening laten plaatsvinden voor de binnenlandse luchtvaart. De emissies van een vliegtuig van Eelde naar Amsterdam worden meegeteld, maar de emissies van een vliegtuig dat vertrekt van Schiphol naar welk interessant buitenlands oord dan ook, worden niet meegeteld. Wij zijn hierover nog steeds in onderhandeling met alle partners die erbij betrokken zijn. De afspraken die op dit gebied gemaakt moeten worden, verdienen wat ons betreft alle aandacht. Dat geldt zowel voor de luchtvaart als voor de zeevaart, want daar heb je hetzelfde probleem. Ook de zeevaart is geen echt milieuvriendelijke activiteit meer.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): In de PKB wordt gezegd dat er bij de uitstoot uit wordt gegaan van een stand-still ten opzichte van 1990. Nu zegt u dat er in het NMP 2 geen rekening wordt gehouden met emissies van de luchtvaart. Zijn die emissies wel bekend en geregistreerd voor 1990 of is er een stand-still zonder dat er rekening

## De Boer

wordt gehouden met emissies van de luchtvaart?

Minister **De Boer**: Wij hebben het over twee verschillende dingen. Als wij het hebben over het stand-still-beginsel, hebben wij het over emissies die als het ware boven Schiphol zitten. Dat betreft de lokale luchtverontreiniging. Als wij het hebben over de CO<sub>2</sub>-uitstoot of emissies in het algemeen, dan hebben wij het over emissies die zich mondiaal door het luchtruim begeven.

Wij gaan dan over naar de vraag van de heer Baarda over het onderzoek naar de stankhinder en naar de gezondheidssituatie. Er wordt geen onderzoek gedaan naar de stankhinder, maar er wordt wel voortdurend bijgehouden of daarin geen verslechtering optreedt. Over het gezondheidsonderzoek hebben wij in de Tweede Kamer al gezegd dat dit zal plaatsvinden, mede naar aanleiding van de verstoringen als gevolg van nachtvluchten. Dat onderzoek wordt gedaan door het RIVM. Als het nodig is, zullen wij daar ook de Gezondheidsraad bij betrekken.

De heer Pitstra heeft gevraagd wat de minister vindt van de uitspraak van prof. Lucas Reinders dat de kans op een vliegcrash nu al ongeveer 400 keer groter is dan de kans op een ramp bij een chemische fabriek. Op het eerste gezicht is die uitspraak puur getalsmatig juist, maar wij moeten ons wel realiseren dat het gaat om heel verschillende zaken, die je eigenlijk niet kunt vergelijken. Een chemische fabriek kun je niet vergelijken met een vliegtuig. De uitspraak van Reinders heeft namelijk betrekking op het zogenaamde groepsrisico. De grootte hiervan is sterk afhankelijk van de omvang van het gebied waarover het wordt berekend. Bij een chemische fabriek is deze omvang kleiner dan bij de activiteiten die rondom en boven Schiphol plaatsvinden. Voor Schiphol wordt gerekend over een studiegebied van 55 bij 55 km, dat is dus ruim 3000 km<sup>2</sup>. Dat is een aanmerkelijk groter gebied dan gehanteerd wordt bij het berekenen van de risico's van chemische fabrieken. In deel 3 van de PKB staat een uitgebreide toelichting op dit geheel. Ik denk dat het goed is om daarnaar te verwijzen.

De heer Bierman heeft gezegd dat een groot aantal personen ziek

worden als gevolg van Schiphol. Dat betekent economisch verlies, als je de kosten en baten bij elkaar optelt en aftrekt. Hij wil graag een analyse van de ministers over hoe dit opweegt tegen de banengroei. Het zal duidelijk zijn dat ik deze analyse zo niet even kan geven. Ik kan wel zeggen dat er sprake is van ongeveer 43.000 mensen die ernstige hinder zullen ondervinden bij de vijfde baan. Dat is natuurlijk nog veel, maar dat is een verbetering vergeleken met 1990, want toen sprake was over 92.000. Dat die mensen alleen hiervan echt ziek zouden worden, is tot dusverre niet aangetoond. Zoals ik zoëven al heb gezegd, vinden wij het wel noodzakelijk om daarnaar een onderzoek in te stellen. Dat wordt dan betrokken bij het onderzoek dat het RIVM zal uitvoeren, en waarbij eventueel ook de Gezondheidsraad betrokken zal worden.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over de argumentatie voor de vijfde parallelle baan. Hij heeft gevraagd of wij niet verschillende aspecten met elkaar vergelijken, die niet te vergelijken zijn. Dat is niet waar. Wij hebben inderdaad de technische verbeteringen in de luchtvaart meegeteld, waardoor het geluid als zodanig verminderd wordt. Wij hebben de vijfde baan erbij betrokken. Wij hebben gezegd dat er na 2005 weer een verhoging zal optreden van de geluidhinder, omdat wij vermoeden dat het aantal vliegtuigen de winst dan weer teniet doet. Die berekening ligt ook ten grondslag aan alle andere varianten, dus dat maakt geen verschil voor welke baan dan ook.

De vraag over het verband tussen de groei van Schiphol en de emissies op mondiaal niveau heb ik al beantwoord bij de vragen van mevrouw Linthorst.

De heer Bierman heeft gevraagd wat er tegen is om de Luchtvaartwet te repareren, zodat aanpassing van de Ke kan plaatsvinden. Hij had het met name over de afkap van de 65 dB(A). Er vindt op korte termijn een evaluatie plaats van de Kosten-eenheid als dosismaat. Dat doen wij ook in internationaal verband. Als er iets noodzakelijk is, dan is het wel dat wij in internationaal verband uitgaan van dezelfde berekeningen. Bij deze evaluatie wordt die afkap ook meegenomen.

De heer Talsma heeft nog een vraag gesteld over het Groene Hart.

Hoewel ik deze vragen buitengewoon graag uitgebreid zou beantwoorden, beheers ik mij. Wij zullen in het voorjaar met de Tweede Kamer een discussie hebben over het Groene Hart. Op dit ogenblik wordt het staande beleid van de Vinex uitgevoerd, en dat zal nog wel enige tijd doorgaan. Daar heeft de Kamer al een keer een oordeel over gegeven.

□

Minister **Wijers**: Mijnheer de voorzitter! De plannen die hier voorliggen, bieden Schiphol de mogelijkheid om uit te groeien tot een mainport. Wij verwachten dat dit aanzienlijke positieve effecten zal hebben op de Nederlandse economie. Ik wil kort twee thema's aan de orde stellen en wel ten eerste de discussie over de aspecten van het vestigingsklimaat en ten tweede de werkgelegenheid, de elementen van investeringen en de sommen daarbij.

Bij de vestigingsklimaatdiscussie blijkt uit allerlei onderzoek dat de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor is voor een moderne, internationaal georiënteerde economie zoals de Nederlandse. Dat geldt niet alleen voor distributiedrijven, zoals vaak wordt beweerd, maar ook voor hoogwaardige activiteiten, productieactiviteiten, research- en development-activiteiten, Europese hoofdkantoren van buitenlandse ondernemingen en internationale dienstverlening. Het kan, kortom, werken als een magneet. Doordat economieën steeds verder internationaliseren en globaliseren zal de vraag naar luchtvervoer toenemen. Daarnaast zullen er als gevolg van de liberalisatie van de Europese luchtvaartmarkt naar verwachting op termijn 4 à 6 luchthavens binnen Europa zijn die rechtstreekse en frequente verbindingen hebben met alle delen van de wereld. De plekken waar die mainports zitten, zijn extra aantrekkelijk als vestigingsplaats. Bedrijven die daar in de buurt gevestigd zijn, hebben sneller en gemakkelijker toegang tot de verschillende plekken op de wereld waarmee gecommuniceerd wordt. In die zin is de ontwikkeling van Schiphol tot mainport van strategische betekenis voor het versterken van de Nederlandse economie en het verbeteren van onze economische structuur.

## Wijers

Schiphol heeft natuurlijk nu al een belangrijke betekenis voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Minister Jorritsma heeft dat al gezegd. Dat kan ook afgelezen worden aan de werkgelegenheids-cijfers. In 1990 waren al zo'n 72.000 arbeidsplaatsen direct of indirect aan Schiphol gerelateerd. Dat kan verder toenemen als de kabinetplannen worden uitgevoerd. Tot het jaar 2015 is er een bruto werkgelegenheidsgroei van 55.000 arbeidsplaatsen. Dat komt overeen met een macro-economisch werkgelegenheidseffect van zo'n 31.000 personen. Ik noem de term macro-economisch werkgelegenheidseffect. Dat stelt mij in staat om de vraag van de heer Van den Berg te beantwoorden. Hij vroeg of met de rentestand en haar doorwerkingseffect rekening is gehouden. Het antwoord is "ja". Juist het verschil tussen bruto en netto werkgelegenheidseffecten zit in de modellen van het CPB en de macro-economische effecten. De gevolgen voor de rentestand van dit soort investeringen zijn dus meegenomen. Zij zijn niet als zodanig onafhankelijk onderzocht. Zij zitten gewoon in de modellen.

Het getal van 55.000 arbeidsplaatsen bruto komt overeen met 31.000 personen. Dat is zeer fors. Het gaat dan over de uiteindelijke effecten van de uitbreiding van Schiphol "an sich". Dat staat dus los van de tijdelijke arbeidsplaatsen, die als gevolg van de totale investeringen zullen optreden. Het gaat dan om 80.000 tijdelijke arbeidsjaren. Dat zijn gigantische effecten.

In dat verband worden vaak verschillende getallen genoemd rond de investeringen. Ik wil daar nog één ding over zeggen, omdat daar af en toe wat misverstand over bestaat. Overigens is in deze Kamer niet meer het bedrag van 33 mld., maar wel het bedrag van 12 mld. genoemd. Voor de goede orde wil ik duidelijk maken dat die 12 mld. niet volledig bestaat uit overheidsinvesteringen. Voor 8,5 mld. zijn het investeringen van het bedrijfsleven en voor 3,5 mld. zijn het investeringen van de overheid. Die overheidsinvesteringen zijn investeringen die te maken hebben met de klassieke overheidstaken. Zij hebben een bredere uitstraling. Het project HSL-Oost vormt het grootste deel, met 2,25 mld. Het stadsgewestelijke openbaar vervoer komt op 0,6 mld. en verder noem ik de voor-

financiering isolatie, de groenvoorzeningen, enzovoorts. Het zit 'm dus in dingen die conditioneel zijn en ook een breder effect hebben dan alleen maar voor Schiphol. Wij vinden dat het hier, ook in economische zin, gaat om een belangrijk project met belangrijke werkgelegenheidseffecten.

Er zitten ook kwalitatieve elementen aan de werkgelegenheid. Daar zijn een paar vragen over gesteld. In het Amsterdamse is er sprake van een structurele en hardnekkige werkloosheid, met name onder laaggeschoolden. Wij denken dat de uitbreiding van Schiphol een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de hoge werkloosheid. Uit het gehouden economische onderzoek is gebleken dat ongeveer de helft van de verwachte groei van 55.000 arbeidsplaatsen laaggeschoolde arbeid betreft. Daarmee is Schiphol een van de weinige sectoren in de Amsterdamse regio waar in de toekomst voor dit segment werkgelegenheid ontstaat.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of deze mensen wel beschikbaar zijn. Die garantie kan ik niet geven. Als men echter kijkt naar de arbeidsmarkt voor dit deel, dan moet men ervan uitgaan dat daar een groot potentieel aanbod zit. Er zal het nodige moeten gebeuren, maar ik heb er alle vertrouwen in.

De woordvoerders van GroenLinks en de SGP hebben gevraagd wat er gebeurt bij een andere beoordeling van de 3,5 mld. Want dat is in feite het bedrag waar wij in dit verband over spreken. Wat het bedrijfsleven investeert, is immers haar verantwoordelijkheid. Deze discussie heeft in die zin plaatsgevonden dat de adviescommissie-IEE dit project heeft vergeleken met relevante andere projecten, namelijk infrastructurele projecten. Die commissie zegt in haar eindadvies dat de strategische keuze voor Schiphol verstandig is en dat het bijzonder moeilijk zal zijn om alternatieve sectoren te vinden die net zo'n positief effect op de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat voor bedrijven hebben. Niet voor niets wordt de mainportontwikkeling weleens het beste banenplan genoemd. Ik wijs ook op een recente studie van het CPB, waaruit bleek dat Schiphol het meest rendabele project is van alle grote infrastructurele projecten die op dit moment in beeld zijn. Het is, met andere woorden, een belangrijke investering, waarvan wij

alle effecten, ook de positieve, niet eens kunnen vatten. De brede vestigingsplaatseffecten zijn moeilijk te meten. Zij zijn ook niet gekwantificeerd. Deze effecten zijn er wel degelijk. Daarvan ben ik overtuigd.

De heer Pitstra vroeg zich af wat de economische betekenis is van de transferpassagiers. Die passagiers zijn in de eerste plaats van belang voor wat wij de platformgebonden werkgelegenheid noemen. Daarmee bedoelen wij werkgelegenheid bij de luchtvaartmaatschappijen en de afhandelingsbedrijven. Daarnaast zijn transferpassagiers van belang voor andere activiteiten op de luchthaven, zoals de tax-free-shops en de horeca-activiteiten. Wat meer indirect geredeneerd, is het zo dat het feit dat er transferpassagiers zijn, betekent dat het volume van bepaalde lijnen en bepaalde gebieden zodanig is, dat het voor luchtvaartmaatschappijen interessant is om daar activiteiten op te ondernemen. Als je dat alleen maar vanuit de Nederlandse markt of het achterland van Schiphol zou doen, zouden die lijnen er niet komen. In die zin dragen de transferpassagiers ertoe bij dat dit aanbod van vliegverbindingen er is. Dat versterkt weer het vestigingsklimaat.

Voorzitter! Bij het besluit over de uitbreiding van Schiphol heeft het kabinet zeker niet alleen gekeken naar de economische effecten. Er is ook uitgebreid aandacht geschonken aan de milieu-effecten, wat ertoe heeft geleid dat er harde milieuarandvoorwaarden zijn. Ik wil ook hier een keer gezegd hebben dat ik daar als minister van Economische Zaken volledig achter sta. Op die manier waarborgen wij dat een forse werkgelegenheidsgroei, direct en indirect, kan worden gerealiseerd, zonder dat het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven verslechtert. Ik ben dan ook van mening dat de plannen die hier voorliggen, verantwoord en goed afgewogen zijn. Ik hoop van harte dat deze Kamer het groene licht geeft, zodat na jarenlange voorbereiding binnenkort gestart kan worden met de daadwerkelijke realisatie van dit plan.

De **voorzitter**: Ik sta weer voor de bekende vraag van al dan niet schorsen voor een dinerpauze. Er is een tweede termijn voorzien van 35 minuten van de zijde van de Kamer. Als ook het kabinet zich beperkt tot

## Wijers

de hoofdlijnen – ik heb daar tot nu toe geen klagen over – kunnen wij om kwart over zeven afsluiten. Ik zie dat iedereen bereid is, zich aan die tijden te houden. Ik wil de vergadering nu voor 5 minuten schorsen, om iedereen de gelegenheid te geven de tweede termijn ook kort te kunnen houden.

De vergadering wordt van 17.45 uur tot 17.50 uur geschorst.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de ministers dank zeggen voor de antwoorden die zij hebben gegeven op de in eerste termijn gestelde vragen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft nog eens een uiteenzetting gegeven van het voortraject van deze PKB en gezegd, dat er een breed draagvlak voor is. Ik hoop dat het waar is, ook naar de bevolking in de omgeving toe. Verder hoop ik dat voortdurend de nodige informatie zal worden gegeven, zodat in een open communicatiestructuur verder gewerkt zal worden.

Voorzitter! Het punt van de grenzen aan de groei is nogal uitgebreid aan de orde geweest. Ik wil hierover thans een enkele korte opmerking maken. Het gaat in het bijzonder om de milieubegrenzing van 10.000 geluidgehinderde woningen en 44 miljoen passagiers. Wat die 44 miljoen passagiers betreft, blijf ik van mening, dat de milieunormen en de handhaving ervan bepalend zijn. Uitgangspunt is niet 40 miljoen of 45 miljoen passagiers. De milieunormen zijn hard en mogen niet worden overschreden. Wat die 10.000 woningen betreft, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer gezegd, dat het met de huidige stand van de techniek – ik zeg het met mijn eigen woorden – geen problemen zal geven om dat te halen. Zij heeft nu gezegd de verwachting te hebben, het wel te zullen halen. Wanneer je in een PKB aantallen gaat noemen, dan moeten die ook hard zijn. Je moet ook de zekerheid hebben, dat die gehaald zullen worden. Die zekerheid wordt hier kennelijk niet gegeven.

Voorzitter! Wij hebben een uitvoerig interruptiedebat gehad over de groeicijfers. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft mij niet overtuigd. Er zijn verschillende cijfers

in omloop. Ik heb van de KLM op mijn verzoek door gekregen dat de groei van het aantal KLM-passagiers exclusief samenwerkingspartners in de komende jaren als volgt is. In 1996/1997: 8%, in 1997/1998: 8% en in 1998/1999: 7%." In deze cijfers zit een eventuele uitbreiding van het blokkensysteem niet inbegrepen. Uitbreiding van het blokkensysteem zou gedurende enkele jaren tot een hogere groei van het aantal passagiers kunnen leiden. Op dit moment wordt onderzocht of invoering wenselijk is en of dit zou kunnen in de loop van 1997." Dat is de visie van de KLM. Het gaat, nogmaals, alleen over de KLM-passagiers. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Ik wil ook graag weten hoe de toetsing door het Centraal planbureau heeft plaatsgevonden. Ik ben dat in de stukken niet tegengekomen. Ik denk dat het daarom zo belangrijk is dat wij duidelijkheid hebben over de verwachtingen, omdat de groeicijfers zo belangrijk zijn voor de vraag wat er moet gebeuren nadat de groeicijfers zijn gehaald. Dat betekent dat de procedure ter zake van de infrastructuur, vijfde baan en alles wat daarmee samenhangt naar voren moet worden gehaald. Het gaat erom dat de luchthaven bereikbaar en exploiteerbaar is.

Voorzitter! Ik begrijp best dat het niet mogelijk is om daarover vanavond duidelijkheid te krijgen. Wij zouden er de gehele avond over kunnen discussiëren, maar dat is bepaald niet mijn bedoeling. Ik zou graag van de minister van Verkeer en Waterstaat de toezegging willen hebben dat zij deze Kamer schriftelijk informeert over de kwestie van de groeicijfers en hoe die zullen worden gecontroleerd.

Niet ingegaan is op mijn vraag of ook overwogen is naar een nieuwe locatie uit te wijken. Ik heb onder andere gerefereerd aan de opvatting van de vakbonden die zij via een krantartikel in Trouw van zaterdag jongstleden naar buiten hebben gebracht. Waarom zijn die overwegingen er niet geweest? Ik ben blij – ik zie het als een toezegging – dat de minister zo duidelijk heeft gezegd, dat de discussie over de vraag wat na Schiphol moet gaan gebeuren zal worden versneld. Hieraan zal hoge prioriteit worden gegeven om dat project TNLI tot uitvoering te brengen.

Voorzitter! Ik kom aan het antwoord van de minister van VROM. Dat in Nederland nauwelijks een niemandsland is te vinden behalve op Rottummeroog is ook mij bekend. De minister wil toch niet zeggen dat er in Nederland geen betere locaties voor een luchthaven zijn dan Schiphol? Die zijn er zeer zeker wel. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft andere opties genoemd, zoals Lelystad. Een zesde baan en volledige uitbreiding van Lelystad stuiten toch op problemen. Ik zou die weg niet willen inslaan. Er zijn andere opties, zoals zuidelijk Flevoland en Markerwaard, waarnaar in het verleden een studie is verricht.

Ik heb goed begrepen van de minister van VROM dat nauwkeurig wordt nagegaan hoe het verder moet met de Vinex-locaties. Ik geef haar in overweging om zeer kritisch te kijken naar het getal van 3000.

Wat Badhoevedorp-zuid betreft – wel of geen bedrijfsterrein – merk ik op dat het eerst wel in de PKB zat. Op verzoek van Noord-Holland is het er weer uitgehaald. Nu zou het er op verzoek van Noord-Holland en het gemeentebestuur van Haarlem weer in moeten. De minister wil dit niet omdat de PKB dan moet worden gewijzigd. Dat lijkt mij toch niet zo'n grote procedure. Wij wijzigen wel vaker PKB's en ik heb de indruk dat het vrij snel gaat. Het lijkt mij verstandig overleg met de betrokken overheden hierover te gaan voeren.

Voorzitter! De minister van VROM is ingegaan op het aantal passagiers en heeft gezegd dat het aantal wordt geteld. Dat is prima, goede werkgelegenheid. Maar wat gebeurt er, wanneer het maximum is bereikt? Hoe wordt dan ingegrepen en op welke wijze kan worden bereikt, dat het maximum aantal niet zal worden overschreden?

Voorzitter! De minister van Economische Zaken sprak over het vestigingsklimaat op en rond Schiphol. Hoe staat het met het investeringsklimaat? Schiphol en de Randstad raken vol. "Vol is vol" zou voor investeerders wel eens problemen kunnen oproepen.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ook ik dank de ministers voor hun uitgebreide antwoorden.

Ik zal mij in tweede termijn beperken tot de hoofdlijn, namelijk

## Linthorst

het realiseren van de dubbele doelstelling: de economische groei en tegelijkertijd een verbetering van het leefklimaat in de directe omgeving van Schiphol. In eerste instantie is uitvoerig over de groeicijfers en de afwijking van de werkelijkheid ten opzichte van de prognoses gesproken. Wij hebben hiermee toch wel problemen. De ministers zeggen – en wij geloven dat ook – dat de afgesproken groei in geluid en uitstoot wordt nagekomen, in welk tempo de groei zich ook voltrekt, en dat de grens bij 44 miljoen passagiers echt is bereikt. Een probleem is er met betrekking tot de uitstoot. Het stand-still-beginsel wordt volgens de PKB vooral gerealiseerd als gekeken wordt naar de optelsom van uitstoot door het verkeer over de weg, door de lucht, enz. Als het luchtverkeer sneller toeneemt, terwijl er voor het wegverkeer nog geen compensatie is via de hoge-snelheidslijn, vragen wij ons af of die uitstoot niet groter is dan blijktens de doelstelling wenselijk wordt gevonden. Ik voeg eraan toe dat er het af en toe op lijkt dat de geluidscontour de enige harde grens is, terwijl het natuurlijk ook gaat om de uitstoot en de stankoverlast.

Wij vonden in de reactie inzake de mogelijkheden tot sturing iets dubbels doorklinken. De minister van Verkeer en Waterstaat zei – en daar konden wij ons zeer goed in herkennen – dat het stellen van strenge regels leidt tot milieuvriendelijker gedrag. Even later zei ze dat er niet echt een vermindering van nachtvluchten te verwachten is, omdat wij te maken hebben met de vluchten die van ver komen, het Verre Oosten bijvoorbeeld, en met charters die anders niet meer rendabel zouden kunnen vliegen. Het laatste lijkt ons bij uitstek een punt om op te kunnen sturen. Als je van mening bent dat het vliegverkeer moet verminderen, zou je kunnen zeggen: nachtvluchten voor vliegtuigen die een afstand van kleiner dan pakweg 3000 km afleggen, gaan wij ten sterkste ontmoedigen.

Voorzitter! Wij hebben een verzoek aan de regering. Wij hoeven heus niet iedere maand bijstelling van cijfers. Daar zit niemand op te wachten en men heeft wel wat beters te doen. Maar wij willen wel iets anders. In 1991 zijn prognoses opgesteld. In de afgelopen vier jaar bleken de cijfers stelselmatig af te

wijken van de gehanteerde prognoses. De bewindslieden zeggen dat er in 1999 een ijkpunt is en dat dan nagegaan wordt hoe een en ander erbij staat. Dat lijkt ons wat laat. Als het verschil tussen de cijfers van 1999 en van 1995 net zo groot is als dat tussen de cijfers van 1995 en 1991 zitten wij in de problemen. Wij willen een voorstel doen. Er wordt gemonitord naar stank hebben wij begrepen, er wordt een onderzoek gedaan naar de gezondheid en volgend jaar verschijnt het rapport TNLI. Een belangrijk deel van mijn fractie vindt dat wij de procedure niet onnodig moeten vertragen. Wij onderkennen echter dat wij een Kamer van bezinning zijn. Wij zouden graag zien dat, als er volgend jaar toch gemonitord wordt, ook onderzoek wordt gedaan naar de feitelijke uitstoot en dat de regering volgend jaar rapporteert hoe het met de werkelijke ontwikkelingen staat, gekoppeld aan de maatregelen die de regering denkt te nemen om binnen de milieudoelstelling te blijven. Het zou aardig zijn als zoiets de komende drie jaar jaarlijks zou gebeuren. Volgend jaar kunnen wij dan al meteen bekijken hoe de procedure zich verhoudt tot de dan heldere visie op de toekomst van de Nederlandse luchtvaart.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Op enkele wil ik kort ingaan. De spanning is er wat af, de race is gelopen, lijkt het. Wij zijn niet bij voorbaat ergens tegen. Ik heb vandaag een uitgebreid betoog gehouden op grond waarvan wij voor een alternatief kiezen, het alternatief van de trein. De regering zegt daar ook voor te zijn, maar dat kan ik mij nauwelijks voorstellen, want het kenmerk van dat concept is juist dat Schiphol niet verdubbeld wordt, maar dat alle kaarten worden gezet op de snelle trein. Wat wij met die HSL doen, zal men wel horen als de voorstellen ter zake op tafel liggen. In elk geval zal de keiharde eis gesteld worden dat een en ander leidt tot substitutie, omdat wij anders niet meedoen. Het moet dus geen kwestie van en-en-en zijn, dat wil zeggen steeds meer mobiliteit. Het gaat er ons om, de meest milieuvervuilende activiteiten terug te dringen ten gunste van de trein.

Ik kom tot de cijfers over de groeiprognoses. De minister handhaaft haar prognoses. Ik begrijp dat wel, want de memorie van antwoord, de MER en het plan zijn daarop gebaseerd. Zij kan dus niet anders. Er is een soort monstercoalitie van allerlei groeperingen die aangeven dat die cijfers niet kloppen. Ik noem de milieubeweging en de IATA. De uitvlucht is dat de groei vooral plaatsvindt in het Verre Oosten en niet hier. Ik zou de IATA willen vragen wat de prognoses zijn voor Schiphol. Verder wijs ik op de KLM en de vakbonden. Het lijkt er allemaal op dat de prognoses van de groeicijfers niet kloppen.

Wij hadden een motie opgesteld in de hoop fracties te verleiden om de PKB-procedure op te schorten. Onze verleidingstechniek is niet zo goed geweest dat dat is gelukt. Wij hebben intussen de motie wat bijgesteld, maar wat wel overgebleven is, is het verzoek aan de regering om de Rekenkamer of het CPB te vragen de deugdelijkheid van het gepresenteerde (groei)cijfermateriaal te onderzoeken en hierover rapport uit te brengen.

---

### Motie

---

De **voorzitter**: Door de leden Pitstra, De Boer, Schoondergang-Horikx, Zwerver en Bierman wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat er grote verschillen bestaan tussen de groeicijfers in het IATA-rapport en de aannames waarop de regering deze PKB baseert;

van mening, dat glashelder moet zijn of bij de MER en AMER is uitgegaan van betrouwbaar cijfermateriaal;

verzoekt de regering de Rekenkamer of het Centraal Planbureau te vragen de deugdelijkheid van het gepresenteerde (groei)cijfermateriaal te onderzoeken en hierover rapport uit te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 31c (23552).

## Pitstra

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Wat willen wij hiermee? In ieder geval wordt duidelijk dat, als deze dramatische cijfers kloppen, de hele groei in acht jaar op een vierbanenstelsel moet plaatsvinden en dat de infrastructuur in acht jaar in plaats van in twintig jaar moet worden aangelegd, wat gigantische problemen geeft. In mijn ogen is de MER op verkeerde cijfers gebaseerd. In eerste instantie willen wij bereiken dat helderheid ontstaat.

Ik kom tot de discussie over de overstappers en richt mij even tot de minister van Economische Zaken. Wij hebben gevraagd wat wij daaraan eigenlijk hebben. De toegevoegde waarde zou zitten in de tax-free-shops. Het woord "tax-free" zegt al dat er weinig belasting valt te vangen. Volgens mij gaat het ook om mensen die met toeristenbussen in drie uur Amsterdam aan doen en vervolgens snel weer hun vliegtuig moeten halen. Ik wil niet ontkennen dat er enige effecten zullen optreden, maar het zal marginaal zijn, gezien de cijfers waarom het gaat.

Ik kom tot de opmerkingen van de minister van VROM. Zij claimt in dit dilemma, zoals zij het noemt, dat zij vanuit milieu-overwegingen gestuurde economische ontwikkelingen presenteert. Dat moet ik met kracht ontkennen. Wat er gebeurt, is dat vanuit de economie gestuurde ontwikkelingen worden voorgelegd met concurrentieverhalen over het vestigingsklimaat in Amsterdam bijvoorbeeld en dat in die dominantie een aantal bijstellinkjes plaatsvinden. Het wordt wat afgezwakt, de scherpste kantjes worden er afgevlind, maar de dominantie in het hele betoog vormen natuurlijk de economische ontwikkelingen. Die zouden goed voor Nederland zijn. In de marge mag de minister er pleisters op plakken. Dat is mijn typering.

Een voorbeeld betreft de discussies over de emissies en het zogenaamde stand-still-beginsel. In een brochure van Milieudefensie staat onder meer: De schadelijke stoffen die vanaf Schiphol startende vliegtuigen bijdragen aan de Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot nemen toe van 3% in 1990 tot 9 à 18% in 2010. Misschien zijn het geen goede tellingen, maar de toename is onmiskenbaar. Iets dergelijks geldt voor het effect op de zure regen. Tot 2010 neemt het naar verwachting toe met tussen 37 en 73% van de

Nederlandse NO<sub>x</sub>-uitstoot voor Schiphol. Het is niet staande te houden dat het stand-still-beginsel hierbij geldt.

De veiligheidsdiscussie kan snel heel technisch worden. Ik constateer dat de minister zegt: puur getalsmatig heeft Lucas Reinders gelijk: 400 maal zoveel risico als bij een chemische fabriek. Door deze uitbreiding wordt het anderhalf keer zo groot. Vervolgens komt er een heel technisch verhaal. Het onderzoek naar al die ongezondheid en signalen van GG en GD en huisartsen vind ik allemaal mosterd na de maaltijd. Wat gaat er gebeuren als uit al die gezondheidsonderzoeken dramatische dingen blijken? Dan zitten wij in onze maag met dit soort misinvesteringen.

Laat ik tegen de minister van Economische Zaken maar zeggen, dat wij kennelijk beiden van een andere planeet komen. Er zijn verschillende hoogleraren economie. Ik heb Scholtens en Van Ewijk genoemd. De minister baseert zich wellicht op het CPB en misschien op die De Wit. Er is een warboel aan cijfers. 3,5 mld. overheid is natuurlijk niet helemaal een juist cijfer. Er zit veel infrastructuur in die gerelateerd is aan de uitbreiding van Schiphol. Dat moet er ook bij worden betrokken. In de 8,5 mld. van het bedrijfsleven zijn Schiphol en de KLM betrokken. De Nederlandse Staat is nog 100% eigenaar van de luchthaven Schiphol en voor 35% van de KLM, waar de Staat ook in deelneemt.

Er is geen macro-economische analyse gemaakt van wat er zou gebeuren als wij die vele miljarden zouden steken in milieuprojecten of projecten voor energiebesparing. Welke economische effecten zou dat hebben? Ik ben ervan overtuigd dat die veel groter zouden zijn, maar de minister heeft niet eens de poging gewaagd om zo'n analyse te maken.

Er zijn drie vragen blijven liggen, namelijk over navigatieapparatuur en geknikt invliegen, over onafhankelijkheid bij de handhaving en of het rapport er niet gewoon op toegevoegd is, dat dit kleine kikkerlandje nu eenmaal de vierde luchthaven in Europa moet hebben.

Ik zei al dat de race is gelopen. De regering krijgt onze steun niet. Schiphol is al groot genoeg.

□

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! Ook onze fractie dankt de bewindslieden voor de antwoorden en de duidelijkheid daarin. Ik wil meteen stilstaan bij het aspect groei, waar ook het interruptiedebatje over ging. Ik herhaal, dat noch kamerleden noch ministers onder mijn begrip van profeten zijn te scharen. Ik schaar mijzelf er trouwens ook niet onder, wees gerust! Vandaar, dat er maar rekening mee moet worden gehouden dat de waarheid in het midden ligt.

Ik leg er nog eens de nadruk op, dat er geen relatie is tussen een snellere groei en eventuele twijfels over de noodzaak van een vijfde baan. Er is een relatie tussen dat punt en de genoemde absolute grens, die is bevestigd door de regering. Die relatie is belangrijk. Wij kunnen er alleen maar van zeggen, dat wij die snellere groei als die zich voordoet snel onder ogen moeten zien, willen wij niet het gevaar lopen dat de grens wordt opgerekt. Ik leg daar nog eens de nadruk op. Deels heb ik het kunnen noteren uit de mond van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Wat de verschillende opties betreft, ben ik blij dat de minister inging op mijn suggestie inzake België en Brussel. Ik ben het volstrekt met haar eens, dat ik in die filosofie, en wellicht utopie, nog niet had gedacht aan een Benelux-voetbalelftal. Sterker nog, daar ben ik op tegen. Het kost mij al moeite genoeg om te accepteren dat Ajax Feyenoord nodig heeft voor het Nederlands elftal, zo af en toe. Het ging mij wel om de suggestie, dat er gelukkig nog heel lang niet gevoetbald kan worden in Beneluxverband, maar dat misschien wel – dit bedoel ik serieus – eens wat structureler moet worden nagedacht over verbanden met Brussel, ook als het gaat om het luchtverkeer.

Natuurlijk is de economie van Nederland heel belangrijk, maar mondiaal gezien gaat het straks om de economische blokken van de Verenigde Staten, Japan, Australië en noem maar op en van Europa. Een goed en welvarend Europees blok is ook goed voor Nederland. Ik denk dat wij zo langzamerhand over dat soort grenzen heen moeten kijken. Ik heb begrepen dat de minister dit wil meenemen in de



## Staal

opties voor de studie die er nog aan komt.

Ik kan mij voorstellen dat het moeizaam is om internationaal af te spreken dat je luchtverkeer beperkt. Dat bedoelde ik niet zozeer. Ik bedoelde eigenlijk dat het nauwelijks te zeggen is als wij menen dat vol vol is bij 44 miljoen passagiers en dat er dan geen meer bij kan. Er ontstaat dan onmiddellijk een discussie over landingsrechten. Beamt de minister dat?

Ik ben blij met de reactie van de minister op de opmerkingen over de KLM. Zij wijst terecht op bilaterale luchtverdragen en landingsrechten en bovendien op eigen investeringen van de KLM. Op grond daarvan mogen wij aannemen dat het geen reële optie is. Juist dan ook meen ik, dat dit soort uitlatingen van de president-directeur van KLM gerust van regeringszijde mogen worden tegengesproken. Bovendien begreep ik uit het antwoord dat er alle recht toe is, zolang wij meerderheids-aandeelhouder zijn. Ik kan dan meteen wel even kwijt, dat maar geprobeerd moet worden die positie vast te houden. Dan kunnen wij wellicht de KLM ook in Nederland houden.

Het kernpunt van de PKB is de mainport. De ministers hebben aangegeven, dat een capaciteit voor 44 miljoen passagiers gezien wordt als een mainportmogelijkheid voor Nederland. Sterker nog, ik noteer graag dat de minister nogmaals heeft gezegd, dat het beleid is gericht op het voorkomen van verdere groei. Wij onderschrijven dat. Een belangrijk punt voor D66 is dat er een absolute grens is. Daarom kan er een akkoord van de fractie van D66 met deze PKB komen. De absolute grens binnen het totaal, gedreven door economische noodzaak en dus door welzijn, houdt voor D66 de milieuvorwaarden binnen aanvaardbare eisen. Op die combinatie van economie, welzijn en milieu is het akkoord van D66 gebaseerd.

De heer **Baarda** (CDA): Dat standpunt over de PKB kende u toch ook voor de laatst gehouden Tweede-Kamerverkiezingen? Ik meen dat D66 toen tegen uitbreiding van Schiphol was.

De heer **Staal** (D66): Ik sta niet bekend als een van degenen die letterlijk het partijprogramma kunnen

citeren, maar ik kan u geruststellen. In het partijprogramma van D66 zult u niet kunnen vinden, dat wij tegen de uitbreiding van Schiphol zijn.

Voorzitter! Ik ben benieuwd naar de reactie van de regering op de motie. Ik heb haar nog niet op schrift gezien. Uit wat ik zo snel hoorde begreep ik, dat het element van het concept dat er aanvankelijk in was opgenomen, namelijk uitstel, er niet meer in zit. Ik ben benieuwd naar de reactie van de regering daarop. Globaal genomen lijkt het doel dat met de motie wordt nagestreefd ook het doel dat de minister beoogt met de aangekondigde studie. Ik mag aannemen dat dit soort cijfers, die wij ook vandaag hebben besproken, daarin uitvoerig aan de orde komen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Namens de fracties waarvoor ik mocht spreken dank ik de ministers voor de beantwoording. Zij zijn uitgebreid op een aantal vragen ingegaan, hetgeen wij erg op prijs hebben gesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft ons gerustgesteld. Wij hadden toch grote zorgen dat de realisering van infrastructurele werken behoorlijk uit de pas zou gaan lopen. Zij heeft nog eens gezegd, dat zij zal proberen de financiering van de zuid-tangent nog in een versnelling te brengen, in het kader van de aanstaande begroting. Wij zijn blij dat dit parallel zal gaan lopen. Wij hadden grote zorgen, dat het met het verkeer, zowel het railvervoer als het wegvervoer, niet goed zou gaan als de groei doorgaat. De problematiek was al groot genoeg. Die moeten wij niet groter maken. Anders hebben wij straks een mainport waar wat meer mogelijkheden zijn, maar dan kan men er niet meer af en niet meer op. Dat moeten wij met z'n allen voorkomen.

De minister van VROM is heel duidelijk geweest over Badhoevedorp-zuid. Zij heeft niet het voornemen om de PKB op dit moment open te breken. Wellicht zijn er nog onderhandelingsposities. Wij merken dat te zijner tijd wel. Maar het is helder: er ligt nu een besluit. Ik dank haar voor de wijze waarop zij op onze milieuvragen is ingegaan. Wij hebben wat kritische vragen gesteld, die zij heel goed heeft beantwoord. Wij zijn daardoor gerustgesteld.

De minister van Economische Zaken is ingegaan op de werkgelegenheid in de regio. Wij hebben met nadruk bedoeld te zeggen, dat die werkgelegenheid er juist moet komen voor het segment dat het zo hard nodig heeft. Hij heeft dat uit onze inbreng begrepen. Het is een van de moeilijkste problemen waarmee wij worstelen in ons land. Hij heeft gezegd dat hij er positief over is. Wij waren er wat minder positief over, maar hij heeft ons gerustgesteld. Er zal heel wat aan scholing en begeleiding moeten gebeuren, maar wij hebben er alle vertrouwen in dat dit kan gebeuren. Te zijner tijd zullen wij wel merken of het ons allemaal gelukt is. Het zal best wat inspanning vergen, maar het is ook de moeite waard om juist voor die groep heel veel te doen.

Ik wil nog even ingaan op het slot van mijn bijdrage in eerste termijn over de verschillende prognoses. Ik heb gezegd dat onze fracties met een zekere spanning de beantwoording op dit punt zouden afwachten. Die spanning werd steeds groter, omdat er steeds meer interrupties kwamen. Ik besloot toen om me rustig te houden, omdat ik het dan misschien beter zou begrijpen. Ik had de indruk dat niemand meer op dezelfde golflengte afgestemd was. Maar goed, wij praten in ieder geval over verschillende prognoses en de heer Baarda heeft geopperd dat wij er wellicht schriftelijk nog nadere informatie over zouden kunnen krijgen. Ik sluit mij bij die wens aan. En mevrouw Linthorst heeft de suggestie gedaan dat wij wellicht ook op een andere wijze telkens wat cijfers zouden krijgen om te kunnen zien hoe het nu in werkelijkheid gaat. Ook dit steunen wij.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ik dank de ministers voor hun beantwoording, voor zover die heeft plaatsgehad. Ik was wel getroffen door de opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat dat grenzen stellen tot gedragsverandering leidt. Zij sprak niet van milieuvriendelijk gedrag, maar van gedragsverandering. Ik heb dit bewaarheid gezien in het begin van de jaren zeventig, toen men een beperking van het aantal nachtvluchten bij Schiphol wenste. De redenering van de luchthavendirectie was: nu vliegen ze over ons heen, nu gaat

## Bierman

het mis, nu gaat de welvaart achteruit. Maar wat was het werkelijke resultaat? Dat de luchtvracht over de weg ging, zodat het verschijnsel "luchtvracht-trucking" werd uitgevonden. Met andere woorden, er is geen rechtlijnig verband tussen de ondergang van een onderneming en het aandraaien van de duimschroeven, als normen en waarden daartoe noodzaken. Dit alvast ter geruststelling en tot troost, in de hoop op een wat steviger beleid op hoofdpunten, met name die ene kant van de dubbele doelstelling, het milieu, die ik in eerste instantie vooral vertaal in de zin van volksgezondheid.

Ik ben blij met de opmerking van minister De Boer dat er nadere informatie zal worden gegeven over het begrip "ziek als gevolg van ernstige geluidhinder door de luchtvaart". Het is goed dat niet alleen het RIVM, maar ook de Gezondheidsraad bij dit onderzoek betrokken wordt. Ik ben ook blij met de evaluatie van het rapport-Kosten en met een eventuele verfijning daarvan. Wellicht zal er zelfs een kosten/batenanalyse worden gemaakt voor het tegen elkaar wegstrepen van arbeidsverzuim en welvaartstoename, als het om de luchtvaart gaat. Het is voor mij alleen een groot probleem dat ik nu niet over al die gegevens beschik, zodat op dit moment ook geen integrale visie beschikbaar is.

Er is een integrale beleidsvisie in het vooruitzicht gesteld en daar heb ik een aantal vragen over. Op andere punten heb ik al toezeggingen gehad. Ik wil nog wel graag weten of er iets meer duidelijk zal worden over het mainportconcept, over hoe het nu eigenlijk in elkaar steekt. Ik vind dat hier een beetje een "thuishavensyndroom" heerst over de eigen luchtvaartmaatschappij. Ik wijs erop dat wij in onze footloosemaatschappij het verschijnsel van de postbus-BV's kennen, waar ook ter wereld, waarbij er bepaald ook vanuit Nederland gestuurd en verdiend kan worden. Er is dus een heel andere manier van kijken nodig om het economisch belang goed in te schatten. Het heeft zo langzamerhand nog maar heel weinig te maken met concrete infrastructuur.

Ik zou ook nog graag vernemen of de invloed van de telematica erbij betrokken wordt, met name als het gaat om het zakelijke verkeer van internationaal georganiseerde

bedrijven. Wij merken dat het topmanagement nu niet meer het vliegtuig in mag. Die mensen maken steeds meer gebruik van teleconferenties; niet omdat het zo goedkoop zou zijn, maar omdat het zo handig is voor de bedrijfsvoering en het synchroon nemen van beslissingen. Kortom, de agenda's worden meer gestructureerd en ze worden leger, zodat men ook afspraken kan maken binnen het bedrijf en men de managers ook nog eens ziet.

Dit brengt mij nog bij een ander element. Gaan wij het ook hebben over het "onthaasten"? Gaan wij bekijken of er soms sprake is van transporten naar vakantiebestemmingen die ook wat langzamer zouden kunnen gaan, en dan heel langzaam, dus ook niet met een snelle trein? Ik denk hierbij natuurlijk aan de ontwikkeling van zeppelins, wat in Nederland een "speerpunt" is. Twee van de ministers hebben in ieder geval al een aanvraag voor een ontwikkelingskrediet op de deurmat liggen, onder andere van de TU-Delft. Dan zouden wij eindelijk bezig zijn om te bekijken of wij daarmee op de langere termijn niet veel verder komen inzake duurzaamheid.

Voorzitter! Het gebrek aan een integrale visie van het kabinet brengt mij ertoe om te zeggen dat de PKB voor Schiphol, gelet op de ernst van de volksgezondheidssituatie en op het gegeven dat volksgezondheid en milieu beide maximaal in de knel zitten, ook al zouden er veel te weinig passagiers zijn, te vroeg is en zich niet zorgvuldig laat afwegen. Ik zou de zaak graag uitgesteld zien. En als dit niet gebeurt, blijf ik twifelen, wat in dit geval tot een "nee" tegen deze PKB zal leiden.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM voor hun heldere en duidelijke antwoorden. Minister De Boer heeft nog gezegd dat zij in het voorjaar een nota over het Groene Hart van Nederland zal uitbrengen. Ik heb dit punt mede genoemd omdat wij in de Eerste Kamer nog niet zoveel gelegenheid hebben gehad om over nota's in het algemeen en over deze nota in het bijzonder te praten. Ik weet dat het begrip "Groene Hart" al stoelt op een Vinex-nota, maar ik zou de minister toch willen vragen om

hetgeen ik namens mijn fractie naar voren heb gebracht, wat misschien toch een iets andere invulling van de plannen voor het Groene Hart betekent, met haar medewerkers nog eens uitvoerig te betrekken bij de uitwerking van die nieuwe nota. Ik hoop dat wij die dan ook hier eens zullen kunnen bespreken. Het beleidsdebat over VROM is al op 23 januari aan de orde, dus die nota komt ongetwijfeld pas erna.

Ten slotte de motie. Er is aan de ministers gevraagd om ons op de hoogte te houden van ontwikkelingen. Ik denk daarbij met name aan de vraag van de heer Baarda over periodieke groeicijfers. Toen de heer Staal daarover sprak, zag ik minister Jorritsma al knikken, net zoals nu. Ik begrijp nu dat dit ook voor haar collega geldt. Welnu, gelet op deze bereidheid heeft mijn fractie geen behoefte aan de motie van de heer Pitstra en zal zij die dus niet steunen.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik dank de woordvoerders ook voor hun inbreng in tweede termijn. Ik ben blij dat wij erin geslaagd zijn, op de meeste vragen antwoord te geven. Ik moet bekennen dat ik een enkele vraag van de heer Pitstra niet heb beantwoord. Er lag nog een klein dossierje onderop en dat heb ik over het hoofd gezien. Ik zal het zo dadelijk graag goedmaken. Ik hoop althans dat dit mogelijk is...

De heer Baarda heeft gesproken over de milieunormen en de groeicijfers en hij heeft gesteld dat die normen bepalend zijn voor de groei van Schiphol. Daar heeft hij volstrekt gelijk in, maar met alle inzichten in de toekomst die wij hebben, weten wij dat daarmee ook geen accommodatie kan worden geboden voor meer passagiers dan het door ons genoemde aantal. Die grens geldt dus per saldo ook. Daarom hebben wij die ook durven vastleggen in de planologische kernbeslissing. Wij zijn er echt van overtuigd dat beide elementen zozeer bij elkaar behoren dat er geen wrijving kan optreden. Overigens kunnen wij beide factoren controleren, want in het gebruiksplan zal wel degelijk ook het aantal passagiers worden aangegeven. En als men er in de prognose boven uitkomt, is er dus een probleem; dan zal het gebruiksplan moeten worden

## Jorritsma-Lebbink

bijgesteld. Hopelijk hebben wij tegen die tijd alternatieve oplossingen voor het probleem van de groei en weten wij dan hoe wij daar accommodatie voor kunnen bieden.

De heer Baarda heeft nogal nadrukkelijk gesproken over de cijfers van de KLM voor de korte termijn. Het is inderdaad waar dat de KLM korte-termijnprognoses maakt. Zij doet dat elke drie jaar. Die gaan dan over de groei van de eigen maatschappij. U moet zich daarbij overigens wel realiseren dat die groei gebaseerd is op het beter doen in de concurrentie met andere maatschappijen die op Amsterdam vliegen. Met andere woorden: een deel van de groei van de KLM wordt gerealiseerd ten koste van andere maatschappijen. Bijvoorbeeld op het Verenigd Koninkrijk, waar een volstrekte vrijheid is en de concurrentie groot is, verwacht de KLM het goed te doen. Ook in de concurrentieslag met de Verenigde Staten – een aantal Amerikaanse maatschappijen vliegt op Amsterdam – hoopt de KLM het goed te doen. Wij zijn natuurlijk ook bezig met een aantal luchtvaartonderhandelingen die moeten leiden tot een uitbreiding van de mogelijkheden van de KLM. Dat hoeft per saldo niet altijd een grotere groei te betekenen voor het geheel van Schiphol. Het kan ook het afsnoepen van passagiers van andere maatschappijen zijn.

Met andere woorden: korte-termijnprognoses van de KLM zijn niet direct vergelijkbaar met onze eigen lange-termijnprognoses. De KLM heeft gewoon meegewerkt aan het opstellen van die aan de PKB ten grondslag liggende lange-termijnprognoses en staat daar ook nog steeds achter, zo wordt ons ook gemeld. Zij heeft geen eigen lange-termijnprognoses, alleen prognoses voor de korte termijn en die bevestigen overigens wat de NVLS op de korte termijn zelf prognosticeert. Wij hebben het hier natuurlijk wel over een lange-termijnprognose.

Natuurlijk probeert de KLM elke keer het beter te doen dan andere maatschappijen. Dat is ook heel verstandig.

De heer Pitstra sprak over de cijfers van de IATA en noemde die zelfs in zijn motie, die overigens van vijf handtekeningen is voorzien. Ik zou u erop willen wijzen dat de IATA-cijfers betrekking hebben op de wereldluchtvaart. Als wij die

werkelijk zouden vertalen naar Nederland, zouden wij tamelijk pessimistisch moeten zijn. De grote groei van de wereldluchtvaart speelt zich natuurlijk af in die economieën waar de economische groei het allergrootst is en dat is echt niet in Nederland het geval. Gelukkig doen wij het steeds beter in de internationale Europese concurrentie. Als wij echter kijken naar de totale wereldluchtvaart, speelt de groei zich vooral af...

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De gemiddelde groei is 6,6% en dat geldt ook voor Nederland. Dat is een verdubbeling van hetgeen in de memorie van antwoord staat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over de hele wereld zal de luchtvaart met zo'n 6,6% groeien. Die groei zal zich vooral concentreren in die landen waar de economische groei het allergrootste is. Het is toch een gemiddelde over de hele wereld? Dat betekent dat de groei op bepaalde plaatsen heel veel groter is en dus op andere plaatsen heel veel minder. Dat brengt een gemiddelde nu eenmaal mee. Bovendien zijn de IATA-cijfers ook niet geheel onafhankelijk samengesteld.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Daarin werken 234 vliegmaatschappijen samen en komen met cijfers. Die hebben er geen belang bij daarmee te knoeien.

Heeft de minister aanwijzingen dat Nederland onder het gemiddelde van 6,6% zit?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat wij daar op de lange termijn zeer veel onder zullen zitten.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is onzin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als u dat onzin vindt, gelooft u ons gewoon niet en moet u vooral uw eigen opvatting blijven houden, mijnheer Pitstra. Maar het is natuurlijk niet waar. Als de gemiddelde groei 6,6% is, ben ik ervan overtuigd dat wij dat lang niet zullen halen.

De heer **Staal** (D66): Misschien kan ik de heer Pitstra helpen? Als je een meter links naast het doel schiet en met het tweede schot een meter

rechts naast het doel, heb je nog niet gemiddeld raakgeschoten!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hartelijk dank, mijnheer Staal.

Voorzitter! Dat betekent natuurlijk niet dat wij de zaak niet zullen volgen. Wij hebben nu juist deze PKB nodig om de zaak beter te kunnen monitoren, werkelijk inzicht te kunnen krijgen en een handhavingssysteem in werking te kunnen stellen.

Verschillende leden hebben gevraagd, hoe het nu verder gaat. De PKB Schiphol wordt door de Tweede Kamer beschouwd als een groot project. Dat betekent dat wij ieder jaar een voortgangsrapportage naar de Kamer zullen sturen. Daarin wordt inzicht gegeven in onder andere de economische groei en de ontwikkeling van de geluidhinder. Een aantal milieucriteria wordt daarin verantwoord. In mei 1996 zal die rapportage voor het eerst worden gegeven. Natuurlijk worden nieuwe lange-termijnprognoses gebruikt in het kader van het TNLI-onderzoek. Daaruit zullen wij conclusies moeten trekken ten aanzien van de vragen, hoe wij het gaan doen, hoe de ontwikkelingen er uitzien en hoe wij daarmee in de toekomst zullen omgaan. Dat betekent dat u het komende jaar op twee momenten geïnformeerd wordt; in mei over de reële ontwikkeling en aan het einde van het jaar of begin van het volgende jaar in het kader van het onderzoek van TNLI. Wij kunnen dan bekijken welke conclusies wij moeten trekken voor de lange termijn.

De heer Baarda vroeg hoe de toetsing tot nu toe heeft plaatsgevonden. Zoals ik reeds heb gezegd, had het CPB het voorzitterschap van de adviescommissie IEE, die een onafhankelijk oordeel heeft gegeven over die lange-termijnprognoses. Andere leden van de adviescommissie waren onder anderen de heer Langman en de heer Kohnstamm.

Over de korte-termijnprognoses van de KLM geeft het CPB geen oordeel en dat kan het CPB ook niet doen. Het IEE-rapport was een onderdeel van de adviesprocedures en is bij de behandeling in de Tweede Kamer uitgebreid aan de orde geweest.

Naast de informatie die wij u kunnen geven, vindt er in het gebruiksplan een echte controle plaats van overheidszijde op wat er gaat gebeuren en wat er geprognoti-

## Jorritsma-Lebbink

seerd wordt op Schiphol. Dat gebruiksplan moet elk jaar worden gemaakt. Van de NVLS krijgen wij maandelijks inzicht in het aantal werkelijk gerealiseerde passagiers, het aantal vrachtonnen en het aantal vliegtuigbewegingen. Dat is vervolgens de basis voor onze controle. Via het openbare gebruiksplan is heel veel schriftelijke informatie voorzien. Wij doen niets geheim. Het gebruiksplan is een openbaar stuk. Dat kan door het hele parlement maar ook door mensen in de regio bekeken worden en terecht.

De heer **Baarda** (CDA): Ik heb de minister gevraagd een schriftelijke uiteenzetting te geven over de groeicijfers en over de wijze waarop de controle is uitgevoerd en zal worden uitgevoerd. Ik wil graag een toezegging in dezen. Dat zou naar mijn mening de motie-Pitstra overbodig maken. Ik ontvang graag op korte termijn een schriftelijke reactie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben graag bereid de procedure, zoals die is vastgelegd in de PKB, nader in een brief toe te lichten, zodat u weet welke controlemogelijkheden er zijn. Wij hebben een handhavingsregime opgenomen in de planologische kernbeslissing. Daaraan houden wij ons natuurlijk. Dan is er een aantal momenten waarop ik extra informatie heb toegezegd.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik heb groot respect voor procedures, maar daar heb ik niet om gevraagd. Ik wil inzicht hebben in de manier waarop die groeicijfers tot stand zijn gekomen en in de vraag, hoe daarop controle zal plaatsvinden. Dat staat los van de procedures.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar natuurlijk kunt u die van mij krijgen, mijnheer Baarda. Ik snap nu wat u bedoelt. U wilt nog eens een onderbouwing van hoe de verschillende partijen hun groeicijfers hebben samengesteld, waarop deze gebaseerd zijn en waartoe deze leiden. Ik ben graag bereid dat nog eens op papier te zetten.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Kan de minister daarbij voor een keer aangeven wat dat betekent voor de groeicijfers in de toekomst?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn

prognoses van toekomstige groeicijfers. Ik ga aan de heer Baarda uitleggen, waarop die gebaseerd zijn. Dat was de afspraak. Prognoses betreffen altijd de toekomst.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Wat was hier vandaag aan de orde? Dat was de vraag: hoe is het mogelijk dat de prognoses waarop de PKB is gebaseerd zo verschrikkelijk veel verschillen met de werkelijke groeicijfers? Voor dit verschil kan een goede reden zijn. De groeicijfers zijn bijvoorbeeld voor een aantal jaren berekend. Het zou nu wel aardig zijn om na te gaan hoe destijds, in 1991, de groeicijfers zijn vastgesteld en op welke gronden de prognoses zijn gemaakt, maar ook zou het interessant zijn uit te zoeken wat de cijfers voor de komende jaren zullen zijn als we uitgaan van de huidige, werkelijke situatie.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Bij dit verzoek sluit ik mij aan. Hiermee is precies de bedoeling van mijn opmerking aangegeven. Ik dacht dat de minister daarover al iets had gezegd en ik heb begrepen dat zij toezegde om die informatie te verschaffen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar nu gaan wij dat soort zaken met een aantal passen doen. Ik zal u uitleggen op basis van welk materiaal de nu gehanteerde prognoses tot stand zijn gekomen. Ik zal ook aangeven waarop de korte-termijnprognoses van de KLM zijn gebaseerd, waarop de IATA-prognoses zijn gebaseerd – daarbij zijn geheel andere berekeningsmethodieken gebruikt – en vervolgens zal ik aangegeven hoe wij in de toekomst met de cijfers zullen omgaan. Ik wijs er in dit verband op dat we midden in het onderzoek over de TNLI zitten en wat denkt u nu, dat wij voor dat onderzoek niet accurate en op de huidige tijd afgestemde, nieuwe prognoses nodig hebben? Natuurlijk wel. Die zullen zelfs voor een veel langere termijn gelden. Daarmee worden zij overigens onbetrouwbaarder. Dat is altijd het lastige van prognoses: hoe verder je in de tijd moet kijken, hoe onbetrouwbaarder ze worden. De nieuwe prognoses zullen bij dit onderzoek volop aan de orde komen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind het allemaal wel

aardig dat de minister met prognoses en ander materiaal komt, maar de essentie van onze motie is dat er een rapport van een onafhankelijke instantie komt waarin uitspraken worden gedaan over de prognoses. Voor die onafhankelijke instantie dachten wij allereerst aan de Algemene Rekenkamer, maar van ons mag zij ook het CPB zijn. De minister mag vervolgens haar eigen prognoses met die van de onafhankelijke instantie vergelijken, maar ik wil wel dat er een dergelijk onafhankelijk rapport komt. Dat is de strekking van onze motie. Dat de minister prognoses kan maken, dat weten we inmiddels en wij weten ook wat de waarde daarvan is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb geen prognoses gemaakt. Dat is juist het interessante van de zaak. U probeert mij voortdurend te verwijten dat ik prognoses heb gemaakt, nee, een onafhankelijke club heeft prognoses gemaakt. In die onafhankelijke instantie was ook het CPB vertegenwoordigd en vervolgens is een IEE-rapport opgesteld.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In de memorie van antwoord en ook vandaag weer handhaaft u die prognoses tegen beter weten in. U heeft ze niet zelf verzonnen. Ik geef toe dat de adviesgroep IEE ze heeft opgesteld, maar het gaat daarbij om achterhaalde cijfers en u blijft doen, in de memorie van antwoord, maar ook vandaag, alsof die cijfers nog gelden. Daar gaat het debat over. Met onze motie vragen wij dus om een onafhankelijk onderzoek en niet alleen om cijfers van de kant van het ministerie. De vraag is dus: bent u bereid het CPB de bedoelde opdracht te verstrekken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, zoals u het nu vraagt, ben ik daartoe niet bereid.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Omdat het dan een onafhankelijk onderzoek wordt. Dat is precies het verschil.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik ben absoluut van mening dat wij moeten werken op basis van onafhankelijke prognoses. Op basis daarvan werken wij ook. Overigens, wij werken met lange-termijnprognoses. Alle prognoses waarmee u mij om de oren slaat, zijn korte-termijnprognoses. Die mag u

## Jorritsma-Lebbink

niet zomaar met elkaar vergelijken. Natuurlijk is regelmatige bijstelling nodig, ook van de lange-termijnprognoses. Alleen, je kunt niet tijdens een besluitvormingsproces keer op keer uitgaan van andere prognoses. Wij gaan nu opnieuw stappen nemen. Ik zeg u, dat als blijkt dat alles sneller gaat dan wij hadden verwacht, het alleen maar zaak is het aan de orde zijnde besluit te nemen. Alleen met aanleg van de vijfde baan, zullen wij namelijk de milieuhinder weg kunnen nemen en zullen wij de situatie bij Schiphol kunnen verbeteren. Dan wordt het des te urgenter met deze uitbreiding heel snel te beginnen. Overigens, het aannemen van de planologische kernbeslissing vandaag betekent ook dat het risico dat we ooit grenzen zullen moeten overschrijden, alleen maar kleiner wordt. Des te eerder deze besluitvorming is afgerond, des te eerder wij met vervolgprocedures aan de gang kunnen. De studie die ik heb genoemd moet ook met de grootst mogelijke spoed worden gedaan. Overigens, hebben wij daarvoor het komende jaar nodig en sneller gaat het niet. Ook in eerste termijn heb ik gezegd dat wij veel moeten investeren in het begin van de procedure, juist om iedereen de gelegenheid te geven uitspraken te doen en om een inbreng te leveren. Daardoor kunnen wij met alle elementen en onderdelen rekening houden. Nogmaals, ik ben graag bereid om u de gevraagde informatie te doen toekomen. Informatie is ook nodig om vervolgstappen te kunnen zetten.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Betekent dit ook dat men bij het opstellen van de informatie zal uitgaan van het feit dat Schiphol dit jaar 25 miljoen passagiers heeft? Vindt ook een vertaling plaats voor de stappen die in de PKB zijn voorzien? Volgens de oorspronkelijke prognoses zouden we dit jaar 20 miljoen passagiers verwerken. Daardoor zou in 2003 sprake zijn van 26,5 miljoen passagiers. Ik zeg overigens niet dat de minister deze prognoses heeft gemaakt en ik vind het ook niet interessant om nu te kissebissen over de vraag wie dat wel heeft gedaan. Het gaat mij nu om de vraag wat we ermee moeten doen. Ik zou het daarom heel belangrijk vinden dat werd nagegaan wat het betekent dat Schiphol nu 25 miljoen passagiers heeft en wat de

huidige, realistische groeiprognoses betekenen voor 2003. Op welk aantal passagiers komen wij dan uit? Zal er ook sprake zijn van eenzelfde uitstoot van uitlaatgassen? Die prognose van de uitstoot is namelijk mede gebaseerd op de terugdringing van het wegverkeer, maar die terugdringing kan niet voor die tijd gerealiseerd worden. Mag ik uit de woorden van de minister begrijpen dat de cijfers daarover zullen worden verschaft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zal ik nog iets over zeggen. Wij moeten ons goed realiseren, dat met de planologische kernbeslissing wordt uitgegaan van de eindsituatie. De milieuraandvoorwaarden zijn gebaseerd op een eindsituatie, waarin sprake is van een vijfde baan, een HSL-oost en een HSL-zuid. Overigens ga ik ervan uit dat er rond 2003 nog geen sprake is van rekeningrijden. Het voordeel van de hele procedure is dat wij dat in de tussenliggende tijd nog in kunnen voeren. Ik heb al eerder gemeld dat het, vooral op grond van bereikbaarheidsoverwegingen, nodig zal zijn dat dit in de regio Amsterdam als een van de eerste regio's wordt ingevoerd. Misschien moeten wij daar zelfs de pilot wel uitvoeren. Dat zou voor Schiphol ook heel goed zijn. Daarmee wordt namelijk voor Schiphol een betere bereikbaarheid gegarandeerd. Overigens, gelet op de groei van het overige verkeer, biedt de groei van dit verkeer veel ruimte. De groei van het verkeer vanwege Schiphol, is een buitengewoon bescheiden aandeel van de totale groei. De overige verkeersgroei rondom de luchthaven baart veel meer zorgen. Die wordt veroorzaakt door de economische ontwikkelingen in Amsterdam-zuidoost en andere delen van Amsterdam. Wat dat betreft moeten wij ons niet blind staren op alleen de groei van Schiphol. Echter, alles wat wij kunnen doen om de bereikbaarheid van het gebied te vergroten, moet zeker gebeuren.

Ik heb dus toegezegd om na te gaan wat de lange-termijnprognoses zijn. Die hebben wij ook nodig ten behoeve van TNLI, de volgende stappen en de herijkingen van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Die cijfers krijgt u natuurlijk van ons. Wij weten niet zeker of de lange-termijnprognoses een grote afwijking zullen vertonen,

zelfs niet als wij letten op de groei van vandaag. We zullen dit echter moeten nagaan en daarvoor is enige studie nodig. De in 2003 voorziene groei eerder halen, betekent bijvoorbeeld niet dat je de einddoelstelling bij voorbaat naar boven moet bijstellen. Het is zeer wel mogelijk dat wij nu een aantal jaren een sterke groei hebben gekend en dat die elders compensatie vindt. Dat aspect moet goed bekeken worden en daartoe ben ik graag bereid.

Mevrouw Linthorst heeft nog gezegd dat nachtvluchten van vliegtuigen die korte afstanden vliegen, eigenlijk ontmoedigd zouden moeten worden. Helaas hebben wij daarvoor heel weinig instrumenten. Als wij substitutie kunnen bevorderen, willen wij dat zeker doen. Ik denk daarbij aan de hogesnelheidslijn. Daardoor zullen passagiers niet zozeer uit het vliegtuig gejaagd worden, maar wel verleid worden om van de trein gebruik te maken. Het is namelijk buitengewoon verleidelijk om voor kortere afstanden de trein te gebruiken. Een trein rijdt namelijk van hart naar hart en niet van vliegveld naar vliegveld. Met dat belangrijke gegeven zou je mensen als het ware uit het vliegtuig kunnen halen.

Ik heb al gezegd dat je de nachtvluchten van de charters moeilijk kunt verbieden. Het aantal slagen dat de maatschappij met de vliegtuigen kan maken is namelijk heel bepalend voor het economische rendement. Die nachtvluchten zijn dus moeilijk te ontmoedigen. Overigens, wij ontmoedigen nachtvluchten natuurlijk allang en wel via de systematiek van de planologische kernbeslissing. Voor nachtvluchten wordt men namelijk zwaar gestraft in de sfeer van de geluidhinder. Dat betekent dat bij de bepaling van wat men mag doen, nachtvluchten eigenlijk weinig aantrekkelijk zijn. De luchthaven heeft er dus groot belang bij die nachtvluchten zo min mogelijk te bevorderen.

De heer Pitstra heeft nog vragen gesteld over de onafhankelijke handhaving. Mevrouw De Boer heeft in eerste termijn al iets gezegd over artikel 25h van de Luchtvaartwet. Ik zal de vraag hierover nu nog iets uitgebreider beantwoorden. Op grond van artikel 25h berust de toezichthoudende functie in verband met de naleving van de voorschriften

ter voorkoming van de overschrijding van de geluidzones bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik maak zo langzamerhand bezwaar tegen de suggestie alsof dat geen onafhankelijk toezicht zou zijn. Wat krijgen wij nou? Ik ben ongeveer de best gecontroleerde persoon in dit land, te weten door een Tweede en een Eerste Kamer en ik doe vrijwel alles in de publiciteit. Ik zou bijna zeggen dat er nauwelijks iemand onafhankelijker te noemen is dan een minister, welke dan ook in dit land.

In de praktijk wordt het toezicht uitgeoefend door de Luchtvaartinspectie. Daarvoor is gekozen, omdat het heel ondoelmatig is het toezicht op de geluidszones te scheiden van het toezicht op de veiligheid, dat ook bij de Luchtvaartinspectie berust. Het komt veel vaker voor dat het toezicht op de naleving van de regels plaatsvindt onder dezelfde politieke verantwoordelijkheid als de vaststelling van de regels. Wanneer een ministerie zelf de zorg heeft voor de handhaving, wordt het genoodzaakt bij de voorbereiding van de regelgeving rekening daarmee te houden en de meest efficiënte vorm van regelgeving te kiezen. Bovendien is van belang dat de handhaving op die wijze ook valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid. U kunt mij dus altijd rechtstreeks aanspreken op de wijze van toezicht door de Luchtvaartinspectie.

Wij wijzen erop dat een onafhankelijke handhavingsinstantie misschien het voordeel heeft dat er nog minder kans op belangenverstrengeling zou zijn. Ik vind overigens dat een minister in principe niet aan belangenverstrengeling kan doen, omdat hij of zij onder publieke controle staat. Er staat wel een aantal nadelen tegenover. Het toezicht op de geluidszones zou dan worden gescheiden van het toezicht op de veiligheid, wat niet wenselijk is. Met een onafhankelijke handhavingsinstantie vervalt ook de mogelijkheid van afstemming tussen regelgeving en toezicht. Bovendien zou een handhavingsinstantie die onafhankelijk van de overheid opereert het nadeel meebrengen dat die buiten de ministeriële verantwoordelijkheid valt. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat u dat een wenselijke situatie zou vinden.

Er is gevraagd naar de handhaafbaarheid van de contouren, ook de

20 Ke. Het gaat om grote stedelijke gebieden; waarom worden de gebruiksplannen hieraan niet getoetst? Op grond van de Luchtvaartwet worden de 35 Ke- en de 26 LAeq-geluidszones gehandhaafd. Die geluidszones bepalen derhalve ook het maximale gebruik van het luchtvaartterrein. Ten aanzien van de 20 Ke-geluidscontouren is in de PKB als beslissing van wezenlijk belang opgenomen dat vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan de situatie moet verbeteren ten opzichte van 1990. Dat betekent een lager aantal ernstig geluidgehinderden binnen de 20 Ke dan in 1990; mevrouw De Boer heeft in eerste termijn een aantal getallen genoemd. Dat zal vervolgens worden geëvalueerd en gemonitord in het kader van het evaluatie- en monitoringprogramma. Indien blijkt dat er in belangrijke mate nadeligere gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zo nodig maatregelen teneinde die gevolgen te beperken of ongedaan te maken. Het bevoegd gezag is de rijksoverheid, die u vervolgens daarop kunt aanspreken.

De heer Staal heeft gevraagd of beperking van het aantal passagiers geen problemen oplevert met de landingsrechten. In de bilaterale verdragen is doorgaans vastgesteld dat de partijen zich aan de wettelijke milieu-eisen moeten houden, dus wat dat betreft levert het geen probleem op. De milieugrens van 44 miljoen kan zo nodig worden gebruikt als argument om zeer selectief te zijn in het toestaan van markttoegang. Zoals ik net heb gezegd in het kader van nachtvluchten, ontmoedigt de luchthaven nu ook al via de tariefstelling lawaaiige toestellen. Ook via haar acquisitie probeert zij dingen tegen te houden die zij liever niet heeft of die slecht zijn voor haar markt.

□

**Minister De Boer:** Voorzitter! De heer Baarda heeft als het ware een onderscheid gemaakt tussen de 10.000-woningencontour en de 44 miljoen passagiersbewegingen: wat geldt eerst? Er zit een dubbel slot op: als de 10.000 bereikt wordt, dan houdt het op; als de 44 miljoen bereikt wordt, dan houdt het op. Dat geldt trouwens ook voor de overige milieu-aspecten. Zoals u zich kunt

voorstellen, is de veiligheidscontour daarbij van wezenlijk belang.

Ik heb er zoëven aan gerefereerd dat wij bij het zoeken naar een andere locatie in Nederland nooit kunnen constateren dat een andere locatie aanmerkelijk beter is dan de locatie waarover wij het nu hebben en dat het allemaal aanmerkelijk gemakkelijker wordt. Ik heb gezegd dat wij in Nederland geen niemandsland hebben. Ik blijf dat volhouden, ook al is het misschien een clichématig antwoord. U moet zich heel goed realiseren dat, wanneer wij op enig moment komen met de discussie over een aanvullende nationale luchthaven – daar kan ik bijna een eed op doen – wij eigenlijk dezelfde discussie krijgen als nu. Er is gesproken over de Markerwaard. Als u een aantal jaren in het vak meeloopt, dan zult u weten dat de Markerwaard indertijd nogal wat emoties heeft losgemaakt. Dat was helemaal niet eenvoudiger dan de Schipholdiscussie. Sterker nog, men heeft uiteindelijk gekozen voor de Schipholdiscussie, omdat die toch nog iets eenvoudiger was dan de discussie over de Markerwaard. Ik zie nu al dat wij de discussie krijgen over Lelystad met de nodige emoties. Ik krijg nu al brieven over een eventuele – er is nog helemaal geen sprake van dat er een luchthaven komt – luchthaven IJmuiden of op de Maasvlakte. Het roept allemaal emoties op. Wij komen op enig moment terecht in die discussie, maar er is op dit ogenblik geen betere locatie dan Schiphol. Het is geen perfecte locatie, maar gegeven de situatie waarin wij moeten handelen is het de beste locatie.

Er is gevraagd om nog eens kritisch te kijken naar de pijplijngevallen. Dat doen wij natuurlijk. Ik kan nog niet zeggen wat dat zal betekenen.

Ik kom bij de wijziging van de PKB-procedure voor Badhoevedorp-zuid. Wij zijn natuurlijk geen organisatie die voortdurend alleen maar inpast wat een andere overheid ons vraagt. Nadat de provincie Noord-Holland ons buitengewoon uitdrukkelijk heeft gevraagd om de grens van de rijksbufferzone te verleggen opdat Badhoevedorp-zuid erin zou komen te liggen, hebben wij het standpunt ingenomen: inderdaad, de provincie Noord-Holland heeft gelijk; het is belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit daar om die

## De Boer

grens te verleggen. Als de provincie Noord-Holland een jaar later zegt "toch maar niet", dan zeggen wij niet: de provincie heeft toch gelijk; er moet daar een kantorenlocatie komen. Zo zit de wereld niet in elkaar, dus wij moeten dat maar gewoon vasthouden.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd naar de compensatie: als de luchtvaart nou sneller zou toenemen, kunnen wij dat dan compenseren? Zij heeft het met name over de emissies gehad. Collega Jorritsma heeft zoëven al gezegd wat er kan gebeuren in de naaste toekomst, ook op basis van andere groeicijfers. De HSL zal rond 2002/2003 aangelegd zijn. Dat betekent dat wij ook met een veel hoger groeitempo toch in die compensatie terecht komen. U weet dat er in Europees verband erg veel druk wordt uitgeoefend om te komen tot zuinigere auto's. U weet ook dat staatssecretaris Vermeend met een aantal fiscale voorstellen dienaangaande komt. Kortom, wij gaan ervan uit dat wij in dat gebied ongeacht de groei van Schiphol toch een behoorlijke vermindering van de emissies in 2002/2003 tegemoet kunnen zien.

Zij heeft gevraagd of alleen de contouren voor geluid worden gehandhaafd. Neen, dat geldt uiteraard ook voor stank, voor de emissies en voor veiligheid. Die drie worden ook gehandhaafd. Jaarlijks krijgt u een rapportage over de geluidscontouren en eenmaal per vijf jaar – zo hebben wij dat ook vastgelegd in de besluitvorming rond de grote projecten – krijgt u een rapportage over de andere aspecten, waarbij de veiligheidszoning natuurlijk jaarlijks wordt bijgehouden.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Moet ik het dan zo begrijpen dat, zoals er voor geluid een tijdelijke stijging is totdat in 2003 die vijfde baan er ligt en het onder die 10.000 komt, voor emissies ook pas in 2003 een stand-still ingaat?

Minister **De Boer**: Neen, wij gaan ervan uit dat wij op basis van de huidige plannen in 2002/2003 al winst hebben geboekt op het punt van de vermindering van de emissies. Als wij in die periode ook al op die 44 miljoen passagiersbewegingen zitten, dan loopt dat precies gelijk op. Wij gaan er echter van uit dat wij in 2002/2003 nog niet

het maximumaantal passagiersbewegingen hebben. Dan loopt de winst van de vermindering van de emissies vooruit op de toename van de luchtvaart.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): In de prognoses was voor 2003 een aantal van 26,5 miljoen passagiers en 300.000 vliegbewegingen voorzien. Dit aantal wordt al eind dit jaar, begin volgend jaar gehaald. Het aantal vliegbewegingen is dus enorm veel sterker gestegen dan volgens de prognoses mocht worden verwacht. Hoe kan dan toch sprake zijn van een stand-still ten opzichte van 1990, terwijl de compenserende maatregelen nog niet van kracht zijn?

Minister **De Boer**: Die maatregelen zijn wel van kracht, maar nog niet gehaald. Op basis van de aannames gaan wij ervan uit, dat wij de zaak rond 2002, 2003 behoorlijk evenwichtig gerealiseerd hebben.

Ik wil bij het beleidsdebat gaarne nog met de heer Talsma van gedachten wisselen over het Groene Hart. Ik zal de brief nog niet naar de Kamer gestuurd hebben, maar wij kunnen dan desalniettemin heel plezierig van gedachten wisselen.

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik ben de heer Baarda er dankbaar voor dat hij ook mij een vraag gesteld heeft, zodat mijn relatieve marktaandeel in stand is gebleven. Ook de inhoud van de vraag mocht er overigens zijn. Hoe staat het met het investeringsklimaat rondom Schiphol? Het investeringsklimaat rond Schiphol is op het ogenblik zeer goed. Dat blijkt uit de ontwikkeling van de noordrand van de Randstad en uit het relatief grote aantal buitenlandse vestigingen rondom Schiphol. Voor de toekomst dreigt een tekort aan bedrijfsterreinen. Daarom is in deze PKB de aanleg voorzien van 150 hectare extra bedrijfsterreinen. Deze zullen selectief worden uitgegeven aan Schiphol-gerelateerde bedrijven. Daarnaast is natuurlijk nodig dat wij ervoor zorgen dat de infrastructuur verder wordt aangelegd en dat wij voorkomen dat de toegangspoorten tot Schiphol dichtslibben. Daarbij spelen zaken als rekeningrijden en een goed gebruik van het openbaar vervoer een belangrijke rol.

De vergadering wordt van 19.08 uur tot 19.14 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het is mij gebleken dat er behoefte is aan een derde termijn. Ik stel voor, hiertoe gelegenheid te geven.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van den Berg** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben in de fractie enig overleg gehad, omdat het zich liet aanzien dat een aantal onzer zich bij voorkeur tegen de PKB wilde verzetten. Dat kwam voornamelijk voort uit het gevoel dat er bij dit soort besluiten onvoldoende beheersing is van de groei. Ik denk niet alleen aan Schiphol, maar ook aan vergelijkbare projecten. Gegeven de toezeggingen van het kabinet dat voortdurend informatie zal worden verstrekt, heeft die minderheid van mijn fractie geen behoefte meer aan tegenstemmen. Onze fractie zal in haar geheel de PKB steunen. Dat betekent tegelijkertijd dat zij geen behoefte heeft aan de motie van de heer Pitstra.

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! De toezeggingen van de ministers zijn voor ons voldoende om de motie overbodig te vinden.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij daarbij aansluiten. Gelet op de toezegging van de ministers heeft ook de CDA-fractie geen behoefte aan deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De planologische kernbeslissing wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks en het lid Bierman wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met de planologische kernbeslissing te hebben kunnen verenigen.

Ik stel voor, volgende week te stemmen over de motie.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 19.17 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Besluiten en ingekomen stukken

#### Lijst van besluiten:

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:  
5 december 1995

Wijziging van de Wet op de jeugdhulpverlening en het Wetboek van Strafrecht in verband met hulpverlening aan weggelopen minderjarigen (23179);

Aanpassing van een aantal wetten aan de Wet houdende een nadere regeling van het gezag over en van de omgang met minderjarige kinderen (24259);

Wijziging van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en van enige andere wetten in verband met de invoering van de mogelijkheid tot het doen van aangifte op elektronische wijze (elektronische aangifte) (24341);

Wijziging van de Brandweerwet 1985 in verband met de oprichting van het Nederlands instituut voor brandweer en rampenbestrijding (24029);

Wijziging van de Wet op de accijns, de Wet op belastingen van rechtsverkeer en enkele andere belastingwetten in verband met het reëel constant houden van de accijns van motorbrandstoffen, de invoering van een fiscaal vertegenwoordiger voor de assurantiebelaasting en een aantal technische aanpassingen (24334);

16 januari 1996

Goedkeuring van het op 5 november 1992 te Straatsburg tot stand gekomen Europees Handvest voor streektaalen of talen van minderheden (Trb. 1993, 1 en 199) (24092);

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering en de Gratieregeling (herziene gratieregeling en regeling inzake schadevergoeding voor voorlopige hechtenis) (23960);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen door de vaste commissie voor Wetenschapsbeleid en Hoger Onderwijs te doen plaatsvinden op:  
28 november 1995

Nieuwe bepalingen voor een tegemoetkoming in de studiekosten (Wet tegemoetkoming studiekosten) (23699);

de vaste commissie voor Justitie te doen plaatsvinden op:  
5 december 1995

Goedkeuring van het op 4 november 1988 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) (24062);  
de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat te doen plaatsvinden op:  
16 januari 1996

Opheffing van het adviesstelsel in zaken van algemeen verbindende voorschriften en beleid van het Rijk (Herzieningswet adviesstelsel) (24232).

#### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 1996 (24400 VIII);

Wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964, de Wet op de loonbelasting 1964 en de Wet op belastingen van rechtsverkeer (wijziging van enige fiscale wetten in het kader van lastenverlichting voor het midden- en kleinbedrijf) (24423);

Wijziging van de Wet op de vermogensbelasting 1964, de Wet op de omzetbelasting 1968, de Wet op belastingen van rechtsverkeer, de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 en de Invorderingswet 1990 (terugsluis opbrengst reparatiewetsvoorstel-btw) (24428).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het op 7 juli en 8 september 1992 te Rabat tot stand gekomen verdrag tot opzegging van de op 5 augustus 1958 te Brussel gesloten Handels-overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, met bijlagen en Protocol (Trb. 1995, 109), alsmede een toelichtende nota bij dit verdrag (griffiennr. 116578);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van de jaarverslagen 1994 van de vier Medefinancieringsorganisaties CEBEMO, HIVOS, ICCO en NOVIB (griffiennr. 116622);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken, ten geleide van een afschrift van een brief d.d. 17 november 1995 aan de voorzitter van de Tweede Kamer, inzake de geannoteerde agenda Raad voor Justitie en Binnenlandse Zaken + nieuwe documenten JBZ-Raad van 23 en 24 november 1995 (griffiennr. 116540.5);

een, van alsvoren, inzake de voorbereiding JBZ-Raad van 23 november 1995 (griffiennr. 116540.7);

een, van de minister van Justitie, ten geleide van het rapport van het interdepartementaal beleids-onderzoek beheersstructuur rechterlijke organisatie (griffiennr. 116579);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van de ontwerp-agenda voor de Ecofin-Raad van 27 november 1995 (griffiennr. 116616);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, inzake haar voornemen een subsidie van f 250.000 te verstrekken aan VIA PRISMA te Amsterdam ten behoeve van de ontwikkeling van extra berichten-toepassingen (griffiennr. 116595);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van het ontwerp van het Besluit ingevolge artikel 91 van de Wet BIG (griffiennr. 116611);

een, van alsvoren, ten geleide van de Regeling hulpmiddelen 1996 met integrale toelichting (griffiennr. 116598);

een, van alsvoren, ten geleide van afschriften van brieven d.d. 16 november 1995 aan de voorzitter van de Ziekenfondsraad inzake zwangerschapsimmunisatie en Hib-vaccinatie (griffiennr. 116581).

De voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

3. de volgende missives:

een, van de directeur van het Kabinet der Koningin, houdende mededeling van de goedkeuring door H.M. de Koningin van een aantal door de Eerste Kamer der