
Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 29 juni 1999 over **Schiphol**.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Eergisteren heeft een uitvoerig algemeen overleg plaatsgevonden over Schiphol. De Kamer heeft met de regering gediscussieerd over de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. In dit tweeminutendebat wil ik kort nog op twee elementen terugkomen.

Ten eerste vind ik dat wij nader in gesprek moeten blijven over de kwalitatieve toedeling van de slots. De minister zei daarover: dat kan niet. Ik ben daar nog niet van overtuigd. De Duitse regering – overigens bestaande uit een coalitie tussen geestverwanten van de minister en van ons – onderzoekt buitengewoon serieus of die kwalitatieve toedeling van slots uitgevoerd kan worden. Het zou goed zijn om even over de grens te kijken en te bezien of wij elkaar daarin kunnen ondersteunen, omdat de achterliggende gedachte niet alleen voor de minister maar ook voor de Kamer interessant bleek te zijn.

Mijn tweede opmerking betreft de lange termijn. Op lange termijn wordt er veel onderzoek uitgezet, om te beginnen naar het eind van dit jaar toe, het "eerste moment van afweging". Wij hebben de brief die melding maakt van alle nuttige en noodzakelijke onderzoeksrapporten formeel niet kunnen behandelen. Ik heb echter niet voor niets aan de minister gevraagd om, als zij er nog iets aan wil toevoegen, dat op dit moment te doen. Ik vind het interessant maar ook belangrijk voor de uiteindelijke afweging om ook al in 1999 naast de hoofdkeuzes die het kabinet voorlegt met betrekking tot de toegevoegde waarde inzicht te hebben in de diverse segmenten die maken dat de luchthaven van belang is voor de Nederlandse economie. Dat brengt mij, mevrouw de voorzitter, bij het aan de Kamer voorhouden van de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat veel nuttig en noodzakelijk onderzoek wordt verricht alvorens later dit jaar tijdens het "eerste moment van afweging" meer richting kan worden gegeven aan de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland;

van oordeel, dat het daarvoor van groot belang is goed inzicht te krijgen in de toegevoegde waarde die de diverse marktsegmenten (zoals diverse delen van het transfersegment, het bestemmingssegment en het vrachtsegment) in hun aard en omvang voor de Nederlandse economie opleveren;

verzoekt de regering hier onderzoek naar te doen en de uitkomsten te betrekken bij het eerste moment van afweging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 56 (24786).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Tot slot. Ik denk dat deze vorm van onderzoek resultaten kan opleveren die meerwaarde hebben, omdat wij op dit moment niet over dergelijke resultaten beschikken.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! We hebben deze week met de minister van Verkeer en Waterstaat gesproken over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Daarbij is het debat steeds opgesplitst in het beleid op korte, middellange en lange termijn. Met name het beleid op lange termijn baart de SP-fractie zorgen, omdat daarmee ruim baan gegeven wordt aan een forse groei van de luchtvaart, eerst op Schiphol tot 600.000 vluchten en mogelijk later een eiland in de zee dat zelfs tot 1 miljoen vluchten zou kunnen leiden. De SP-fractie vindt dat we vanwege de menselijke maat, het milieu en het gebrek aan economisch belang pas op de plaats moeten maken. Wij vinden dat het economisch belang van de luchtvaart schromelijk wordt overdreven. Wij zijn een voorstander van meer heffingen, het weren van

transfers en een verbod op binnenlandse vluchten. Voorlopig zal het beleid in ieder geval die kant niet opgaan. Dat is in dat debat wel gebleken. Ik dien geen motie in die het beleid in een andere richting om zou kunnen buigen. Dat zou wat te veel gevraagd zijn. Ik heb echter wel heel duidelijk de uitspraak van de minister geregistreerd, ook nog in het debat bevestigd, dat het sluiten van banen aan de orde kan zijn op het moment dat er sprake is van overschrijding. Ik zou het zeer op prijs stellen als de minister dat vandaag in het plenaire debat nog eens wil bevestigen.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! We hebben inderdaad twee dagen geleden een buitengewoon verhelderend algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat gevoerd. Daarbij kon de lijn die de minister heeft uitgezet door de fractie van de Partij van de Arbeid vrijwel geheel gesteund worden. De motie van de heer Rosenmöller vraagt om een onderzoek naar de economische betekenis en de toegevoegde waarde in macro-economische termen van de verschillende marktsegmenten. Ik heb daar tijdens het AO ook om gevraagd om een goed inzicht te kunnen krijgen. Als er ooit door de rijksoverheid een onrendabele top afgedekt zou moeten worden, dan is het van belang om bij het maken van de afweging te weten wat dat betekent in relatie tot de toegevoegde waarde in de markt. Er doet zich overigens een probleem voor met betrekking tot de insteek van de minister, die ik op zichzelf steun. Ik doel dan op het zien van de luchthaven als een bedrijf binnen milieugrenzen. Als wij die milieugrenzen vastleggen, is het dus aan het bedrijf om te kijken welke toestellen en welk marktsegment zij daarbij toelaten, zolang het maar plaatsvindt binnen de milieugrenzen.

De andere overweging is wat mij betreft belangrijker. Er moet een afweging gemaakt worden of wij bereid zijn daarvoor additionele middelen beschikbaar te stellen, afhankelijk van de macro-economische toegevoegde waarde van de luchtvaart.

Het is dus al met al goed om het gevraagde inzicht te krijgen. Ik begreep uit het interruptiedebatje

Van Gijzel

tussen de heer Van Walsem en de minister dat zij aangaf dat er gekeken wordt naar een groot Schiphol en een klein Schiphol. Het wordt dus alletwee onderzocht op de economische effecten. Ik wil van de minister horen of dat inderdaad het geval is. De tweede en belangrijkste overweging van de Rosenmöller loopt in dat geval gewoon mee in dit onderzoek. Dat lijkt mij niet onlogisch, mede gelet op hetgeen er gewisseld is tussen de heer Van Walsem en de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik wil hierover graag opheldering van de minister. Dit bepaalt immers mede het oordeel van mijn fractie.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! De heer Rosenmöller heeft een opmerking gemaakt over de kwalitatieve toedeling van slots. Hij wees daarbij op een internationale afspraak over hoe om te gaan met de slotcoördinatie. Nederland voldoet aan die afspraak. Het wordt ook internationaal toegedeeld. De Duitsers zijn echter toch aan het onderzoeken of het niet anders kan. Ik sluit dat niet uit. Onze strategie is echter dat wij tot het jaar 2003 werken met slotcoördinatie. Dan hoop ik ook echt met een luchthavenvergunning te kunnen werken. Er is op dat moment geen slotcoördinatie meer nodig. De luchthaven Schiphol bepaalt dan wat lucratief is en wat men wil toestaan. Via een heffingensysteem kan bevorderd worden dat er zo schoon en geluidsarm mogelijke vliegtuigen landen. Dat heffingensysteem stuurt dan op hetgeen lucratief is. In die zin ligt het niet voor de hand om een systeem dat wij nog maar net hebben ingevoerd en wat internationaal is gevalideerd, te wijzigen. Het lijkt mij beter al onze energie te stoppen in het zo snel mogelijk voor elkaar krijgen van de luchthavengebruiksvergunning. Dat is al moeilijk genoeg. Het is heel ingewikkeld.

Ik ben het eens met de invalshoek die de heer Van Gijzel heeft gekozen bij zijn opmerkingen over de motie. Volgens mij verschilt die niet zoveel van wat door de heer Rosenmöller is verwoord. Wij hebben, ook in de TNLI-nota, afgesproken dat er bij de voorstellen een economische-effectrapportage wordt geleverd. Dat betekent dat er inzicht is in hoe het zit met enerzijds de investerings-

vraag en anderzijds de baten die een strategie oplevert. Wij zullen dat moeten onderbouwen. Daar wordt onderzoek naar gedaan. Dat is op zichzelf genomen ingewikkeld. Wij hebben onszelf echter beloofd dit te doen. Het geeft immers de beste validering van wat wij van plan zijn te doen.

Ten aanzien van de mainport als zodanig komt er een gezamenlijke studie van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat om het belang van de mainport te beschrijven. Het gaat dan om vragen als wat de mainport betekent voor de economische groei van het land en voor het bruto binnenlands product. Wat is hierbij belangrijk en wat niet?

Er lopen dus twee strategieën waarmee wij wat meer zicht krijgen op hetgeen in de motie wordt gevraagd. Ik heb het gevoel dat het gevraagde al in het voorstel zit. Ik heb daar net met de heer Van Walsem over gesproken in antwoord op een vraag van hem. Misschien is echter iets anders bedoeld met de motie. Dat lees ik er echter niet in. Ik ben dus van oordeel dat ik een voorstel heb gedaan waarin al het een en ander zit. De zaken lopen reeds allemaal en kunnen ook voor het einde van het jaar afgerond worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vraag niet om iets als het al gebeurt. Ik moet echter wel zeker weten dat gebeurt wat ik vraag! In die zin vraag ik de minister het volgende. De minister verwijst zowel naar het onderzoek naar de mainportstatus en de betekenis daarvan als naar de economische-effectrapportage. Is ook het rapport over de mainportstatus klaar voor het eenmalige moment van afweging? Levert deze rapportage, dit onderzoek, het inzicht op in de toegevoegde waarde van de diverse marktsegmenten in de luchtvaart voor de Nederlandse economie, in hun aard en omvang? Het is immers van belang dat gezien kan worden wat meer of minder transferpassagiers betekenen in het systeem. Hoe kan dat overeind worden gehouden? Kan daarbij iets beperkt of uitgebreid worden met betrekking tot transfers? Dat geldt ook voor bestemming en voor vracht. Die zaken zitten niet vanuit zichzelf in een EER. Dat weet ik uit eigen ervaring op dit terrein. Kan de minister mij verzekeren dat dit soort

elementen in deze rapportages en onderzoeken terug te vinden zijn?

Minister **Netelenbos**: Het belang van de mainport Schiphol en het onderzoek naar welke krachten bepalen of Schiphol een mainport blijft, moet uitgewerkt worden. Anders is het een nietszeggende analyse. Een en ander moet inzicht geven in de uitstraling van een mainport en de vraag hoe Schiphol een mainport blijft. Ik heb er nog geen concept van gezien, maar ik stel mij voor dat het bij de economische-effectrapportage iets meer gaat over wat de heer Van Gijzel heeft gezegd, namelijk dat dan kosten en baten tegen elkaar worden afgewogen en dat wordt nagegaan of een investering economisch belangrijk genoeg is. Daarbij moet men beschikken over een referentie inzake het belang van de mainport. U zei zojuist: dan kunnen we ook bespreken of we bepaalde zaken willen uitbreiden. Dan krijg ik wel een probleem, en dat is precies het probleem van de heer Van Gijzel. Ik wil naar Schiphol als bedrijf. Dat betekent dat ik niet vind dat de rijksoverheid zich moet willen begeven in een procedure waarbij gaat bepalen: geen transfer of zoveel procent transfer en zoveel procent vracht. Ik wil juist af van dat gedoe met Schiphol. Dat is aan het bedrijf zelf. Een bedrijf doet eigenlijk altijd wat het belangrijkste is voor het bedrijf. De randvoorwaarden waarbinnen dat mag, bepalen wij in de vorm van de luchthavenvergunning. Ik denk dat wij op een iets andere golf lengte zitten. Ik zal inzicht verschaffen, maar ik ben het niet met sturing eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kan een heel eind met de minister op dit punt meegaan, maar wel belangrijk is dat als wij moeten gaan beslissen over de investeringsbedragen en eventuele bijdragen van de rijksoverheid, wij ook moeten weten wat zo'n grote luchthaven die misschien heel veel transferpassagiers heeft, ons per saldo macro-economisch oplevert, en of het ons dat wel waard is. Wij moeten dus van die kant weten wat zo'n mainport met heel veel transferpassagiers in macro-economische termen meer oplevert dan een luchthaven zonder transferpassagiers, want daar gaat de discussie in hoofdlijnen over. Als

Netelenbos

daarin inzicht ontstaat in de economische-effectrapportage en in ieder geval bij de discussie over de mainport, dan is het wat mij betreft niet noodzakelijk om nader een uitspraak aan de Kamer voor te leggen, maar dan wil ik dat wel graag van de minister horen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Een economische-effectrapportage bij een voorstel moet laten zien hoe het economisch rendement voor je geld uitvalt. Dat moet dus zichtbaar worden gemaakt en daar spelen al die facetten een rol bij. Wij hebben onszelf voorgenomen dat dat gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf is dat goed. Alleen, ik heb net zo'n geheugen als de heer Rosenmöller. Wij hebben de vorige keer ook een economische-effectrapportage gehad, maar niet uitgesplitst naar de verschillende segmenten. Je kon dus de toegevoegde waarde niet los zien van de rest. Het is volgens mij een belangrijk discussiepunt in de komende jaren. Willen we die grote luchthaven hebben, dan moeten wij ook de macro-economische betekenis van de transferpassagiers kennen. Ik ga ervan uit dat als zo'n mainportonderzoek wordt uitgevoerd, er ook naar het karakter van zo'n mainport wordt gekeken. Wij hebben weliswaar veel transferpassagiers nodig, Londen, Parijs en Frankfurt dus niet, maar dan moet het wel uitgesplitst worden. Daarover moeten we wel enige zekerheid hebben.

Minister **Netelenbos**: Het is iets wat ik nog niet uitgewerkt heb gezien. Dat maakt het altijd lastig communiceren. Het is natuurlijk zo, dat je beschrijft hoe belangrijk mainports zijn, wat de kenmerken van een mainport zijn, hoe je mainport bent en ook op de lange termijn kunt blijven. Dat is de doelstelling van het kabinet. Het kabinet moet duidelijk maken wat er allemaal bij hoort. Wij zullen ook inzicht moeten verschaffen in alliantievorming en invloed. Ik heb de vorige keer al gezegd dat wij bij het afwegen van de kosten tegen de baten een tamelijk relaxte houding aannemen. Naarmate de markt zelf meer doet, kunnen wij ook weer iets meer doen, maar wel in die volgorde. De markt zal het natuurlijk zelf aantonen. Naarmate de

financiële inzet groter wordt, wordt het belang ook groter en weegt het kabinet af of er ook nog publieke middelen in worden gestopt. Je zult kosten en baten tegen elkaar moeten afwegen. Wij hebben net een debat gehad over de Noord-Zuidlijn.

Daarbij is dat ook gebeurd. Hoe wij dat precies uitwerken en opbouwen, kan ik nog niet zeggen. Ik vraag begrip voor het feit dat het buitengewoon complex is. Wij zullen uiteraard proberen het hier zo voor te leggen dat we er zo min mogelijk debat over krijgen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens mij zou ik u met een vraag een oplossing kunnen aanreiken. Het is duidelijk wat ik wil. Ik begrijp ook dat het u duidelijk is wat ik wil en wat ook de heer Van Gijzel wil. Kunt u de Kamer niet een uitgewerkte onderzoeksopzet rondom de economische-effectrapportage, met al deze elementen als achtergrond, doen toekomen? Wellicht is dat een oplossing. Als u dat toezeft, dan stelt u mij in de gelegenheid om de motie aan te houden. Daarbij veronderstel ik dan wel dat hetgeen wij willen, daarvan een onderdeel zal vormen. Eventueel kan de motie dan later worden ingetrokken.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit een heel moeilijke vraag, omdat ik niet weet wat een dergelijke toezegging inhoudt. Wellicht kunnen wij het volgende afspreken: de motie wordt aangehouden en ik zal bezien of het mogelijk is om een raamwerk voor zo'n economische-effectrapportage te maken. Ik kan op dit moment niet overzien of dat mogelijk is. Als het niet kan, dan zal ik u dat laten weten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat risico wil ik wel nemen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Rosenmöller stel ik voor, zijn motie (24786, nr. 56) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg van heden over de **Noord-Zuidlijn**.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Vanmiddag heb ik verzocht om het verslag op de agenda te plaatsen, opdat ik een motie kon indienen met een verzoek tot uitstel. Een uitstel is wenselijk, omdat nog niet alle beoordelingsdocumenten beschikbaar zijn en omdat een en ander duidelijk verheldering behoeft. Dat laatste is ook vanmiddag gebleken: er waren ontzettend veel vragen en wij hebben stevig met de minister gediscussieerd. De minister is gelukkig zo fair geweest om te erkennen dat er inderdaad behoefte bestaat om hierover verder te praten. Zij heeft zelf aangeboden om medio september nogmaals over deze zaak te spreken. Ik stel dit bijzonder op prijs, want ik vind dit constructief. Ik ga ervan uit dat de Kamer in de tussentijd eventueel vragen kan stellen en alle ontbrekende stukken krijgt toegezonden.

De minister vraagt de Kamer om akkoord te gaan met gedeeltelijke voorfinanciering. Zij noemde in eerste instantie een bedrag van 200 mln. Met haar argumentatie hadden wij wat moeite, omdat wij niet willen dat de Kamer zich stukje bij beetje bindt. Uit de brief blijkt echter dat het om een aanzienlijk lager bedrag gaat, namelijk 35 mln. voor dit moment. Dit hebben wij al eens eerder gedaan en het is ook heel gebruikelijk om, conform de wet en de besluiten omtrent infrastructuur, een dergelijke vergoeding voor voorbereidingskosten toe te kennen. Wij willen de minister niet dwarszitten; het gaat ons om de zaak. Daarom gaan wij hiermee akkoord, met de uitdrukkelijke aantekening dat hiermee geen verplichtingen zijn aangegaan en dat er niet mee is gezegd dat het project definitief doorgang kan vinden.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Met het laatste deel van het betoog van de heer Leers kan ik volledig instemmen. Het betreft het honoreren van het onderhavige voorstel en past binnen de MIT-systematiek. Wij gaan dus akkoord met de brief en