

Vergaderjaar 1998–1999

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

23 552

Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

Nr. 57

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 juli 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 29 juni 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van 22 april 1999 inzake de beantwoording van vragen over de nota «Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart» (24 786, nr. 53);**
- **de brief van 8 juni 1999 inzake de voortgangsrapportage 1998 over de uitvoering van de PKB Schiphol en omgeving (23 552, nr. 75), en**
- **de brief van 22 juni 1999 inzake de verhouding rijksoverheid/luchtvaartsector (DGRD/ONL/L99.370052).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) steunde op hoofdlijnen het kabinetsvoorstel van december 1998. Uitgangspunt daarbij is dat de reeds in de PKB vastgelegde milieunormen op het gebied van veiligheid, luchtkwaliteit, geluidsoverlast en stank omgezet worden in wettelijk handhaafbare normen onder gelijktijdige loslating van de volumegrens. Inzake het groepsrisico bij de externe veiligheid, moet vastgehouden worden aan hetgeen in de PKB is vastgelegd voor de stand-still 1990. Met betrekking tot luchtkwaliteit en stank gelden eveneens de uitgangspunten van de stand-still. Bij geluid geldt de norm van 10 000 zwaargehinderde woningen binnen de 35 Ke. Het is van buitengewoon belang de desbetreffende uitgangspunten van de PKB één op één door te vertalen. Zowel de luchtvaart als de automobiliteit veroorzaakt verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de Perspectievennota blijkt dat het beslag van de automobiliteit aanzienlijk zal toenemen alsmede de daarmee samenhangende emissies. Het is dan ook de vraag of de uitstoot minder wordt wanneer er sprake is van minder luchtvaart en méér automobiliteit. De gedachte wordt geopperd om in de aanloop tot de vijfde baan de 12 000 c.q. 10 000 woningen en later 10 000 in een soort stulp vast te leggen in plaats van in een zone. Op het gebied van de ruimtelijke ordening valt dan echter niets meer te regelen. De heer Van Gijzel sprak ook twijfels uit ten aanzien van de handhaafbaarheid en de sturingsmog-

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Vouïte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

lijkheden. Hij ging ervan uit dat de afkap bij 65 dB(A) in de toekomst inderdaad geëffectueerd wordt.

Stankoverlast wordt met name veroorzaakt door het taxiën. Dat heeft ook een relatie met de luchtkwaliteit in de omgeving. Een en ander staat ook haaks op het één op één doorvertalen van de milieugrenzen uit de PKB naar nieuwe normen vast te leggen in een milieuvergunning. Het is dan ook noodzakelijk dat de motie-Van 't Riet over het slepen wordt uitgevoerd.

De heer Van Gijzel wilde geen verruiming van de milieu- en leefbaarheids-grenzen. De toekomstige plannen zullen daaraan getoetst worden. Één geïntegreerde luchthaven is veruit te prefereren boven spreiding over verschillende locaties. Dat leidt al snel tot de conclusie dat of een redesign van de huidige locatie moet plaatsvinden of een luchthaven in de Noordzee. De heer Van Gijzel kon zich vinden in het standpunt van het kabinet terzake.

Een parallelle Kaagbaan levert inderdaad niets op en veroorzaakt een slechtere situatie dan het 5P-banenstelsel.

In een systeem van een milieuvergunning past geen directe sturing door de overheid over wat wenselijke of onwenselijke marktsegmenten zijn. In het kader van de selectiviteit en de beheersbaarheid is het echter wel belangrijk goed inzicht te krijgen in de economische betekenis van de verschillende marktsegmenten: vracht, lijnverbindingen, charters en transferpassagiers. Op die manier komt er niet alleen inzicht hoe de verschillende segmenten zich tot elkaar verhouden en de toegevoegde waarde, het geeft ook een goede referentie voor eventueel door de sector te nemen maatregelen en voor een beoordeling van de groeipotenties van de huidige locatie c.q. de Noordzeelocatie.

De financiering van een luchthaven is in beginsel aan de sector zelf. Bij de aanvang van de planologische procedure moet daarover duidelijkheid bestaan. Bovendien moeten zowel de positieve als de negatieve effecten op de ruimtelijke ordening goed worden uitgezocht. Dat geldt zowel voor een locatie in de Noordzee als voor een eventuele redesign van Schiphol. In het Algemeen Dagblad van 23 juni 1999 stelt de minister dat bij redesign een grote sloopoperatie noodzakelijk zou zijn. Wat is de omvang daarvan? En wanneer doet die zich voor?

Kan verder meer duidelijkheid gegeven worden over de ecologische en morfologische effecten van de Noordzeevariant en over een eventuele aanleg binnen of buiten de territoriale wateren?

Hoe is de stand van zaken bij het tijdelijk overlegplatform Schiphol (TOPS). De Volkskrant van 26 juni maakt melding van grote verdeeldheid in het TOPS. Welke invloed heeft dat op het verdere proces?

De heer Van Gijzel toonde zich een tegenstander van overloop naar de regionale luchthavens. Welke instrumenten heeft het kabinet daarvoor?

Per regionale luchthaven moet een milieugebruiksruimte opgesteld worden, moet een nachtrecht gelden van 23.00 uur tot 07.00 uur, moet geen sprake zijn geen bijdrage van de rijksoverheid, mogen de tarieven in de randen van de ochtend en de avond mogen iets zwaarder belast worden en moeten méér in de pas lopen met de tarieven zoals deze gelden op de nationale luchthaven. Bovendien moet regionaal echt regionaal zijn, zowel wat de afstanden als verbindingen betreft. Ook de grootte van de toestellen speelt een rol. Er moet gedacht worden aan 6 ton maximaal.

Er moet meer duidelijk komen over het boetesysteem. Het groeisysteem is aan de lage kant. Er is opnieuw sprake van een dip. Hoe is die onderbouwd?

Het is goed dat het kabinet enige terughoudendheid betracht ten aanzien van de privatisering.

Naar aanleiding van de voortgangsrapportage 1998 over de uitvoering van de PKB Schiphol en omgeving wees de heer Van Gijzel op de conclusie van de Raad van State dat de aanwijzingsprocedure op de

voorgestelde manier niet kon. Het gaat om het ontbreken van parameters met betrekking tot luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid. Ook groepsrisico is een probleem. In de PKB zijn wel degelijk afspraken gemaakt over groepsrisico en stand-still, bovendien is het het meest gevoelige deel van de externe veiligheid. Zowel bij de aanwijzingsprocedure als bij de toekomstige ontwikkelingen moeten hierover duidelijke afspraken worden gemaakt.

Klaarblijkelijk heeft de minister Schiphol opgeroepen zo snel mogelijk met de aanleg van de vijfde baan te beginnen. Is de minister ervan overtuigd dat de Raad van State akkoord gaat met de aangebrachte wijzigingen? En wie hangt dan aan dat bedrag vast? Het is toch niet redelijk een dergelijk verzoek te doen aan een private partij terwijl de procedure nog niet doorlopen is? Ook in staatsrechtelijk opzicht is het niet zuiver.

Er moet snel duidelijkheid komen over de gezondheidsaspecten. Dit is een buitengewoon belangrijk element, met name voor de huidige locatie. Zou de primaire verantwoordelijkheid hiervoor niet bij het ministerie van VWS moeten liggen in plaats van bij Verkeer en Waterstaat?

Gesteld wordt dat de groei van de werkgelegenheid iets achter blijft bij de groei van het vervoersvolume. Kan dit geëxtrapoleerd worden?

De heer Van Gijzel nam aan dat na 1999 een einde komt aan het anticiperend gedogen van geluidshinder.

De voortgangsrapportage geeft geen actuele informatie en soms zelfs geen betrouwbare informatie. Kan de minister toezeggen dat een en ander in oktober aan de orde komt?

Komt het project evaluatie monitoringsysteem voor Schiphol en omgeving (EMSO) voort uit de PKB in verband met de toetsing van externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit, of is het een instrument in het kader van de voortgangsrapportage?

In de voortgangsrapportage wordt uitvoerig gesproken over scheiding tussen Rijk en overheid. Is het niet beter een extern bureau in te schakelen omdat er sprake is van veel betrokkenheid van het departement zelf?

In de tussenstand op pagina 10 is sprake van tamelijk vage passages. Er zijn deelconclusies getrokken die eventueel worden bijgesteld. In welk kader gebeurt dat en door wie? Kan worden aangegeven langs welke lijnen een en ander verloopt?

De minister wijst op de problemen die veroorzaakt worden door internationale regels. De liberalisering in de EU en in de VS veroorzaakt een buitengewoon dominante markt. De heer Van Gijzel gaf de voorkeur aan andere vormen dan bilaterale verdragen.

De voortgangsrapportage bevat een enorme lijst van zaken waarvoor de overheid verantwoordelijk is. Wat niet echt noodzakelijk is, moet eruit gehaald worden. Bij de overgebleven zaken moet een scheiding aangebracht worden tussen beleidsvorming, toezicht, handhaving en eventueel uitvoering. De heer Van Gijzel kon zich vinden in de passage op pagina 11 dat de overheid verantwoordelijk is voor de veiligheid dat de markt binnen de milieugrenzen verantwoordelijk is en dat de overheid met betrekking tot de ruimtelijke inrichting en het milieu penvoerende is, althans kader- en normstellend. Maar waarom moet het nog tweeënhalf jaar duren voordat een en ander tot uitvoering komt?

De korte, de middellange en lange termijn interfereren. De hele ambtelijke dienst gaat op zijn kop. Dat geldt ook voor de verhouding markt-overheid. Is er nog wel sprake van voldoende grip en overzicht om een en ander in goede banen te leiden, of zijn alle ingrediënten voor een ontsporing aanwezig? Kan de minister de Kamer geruststellen?

De heer **Stellingwerf** (RPF) deelde mee ook te spreken namens het GPV. De besluitvorming over de toekomstige locatie van de nationale luchthaven is in een beslissende fase gekomen. Wordt het een luchthaven in de Noordzee, of zal de mainportontwikkeling van Schiphol ook op de huidige locatie gestalte kunnen krijgen? De regering gaat niet over één nacht ijs.

De nota «Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart» (SBTL) is een vervolg op de Perspectievennota uit 1997 en op de integrale beleidsvisie uit datzelfde jaar. Met het besluit tot aanleg van een vijfde parallelle baan is destijds gekozen voor een mainportontwikkeling van Schiphol. De beheerste groei van de luchtvaart moet vooralsnog plaatsvinden op de huidige locatie. De aanleg van de vijfde baan moet dan ook voortvarend ter hand genomen worden omdat daarmee de geluidshinder in belangrijke mate kan worden teruggedrongen.

De heer Stellingwerf wees op de verouderde informatie in de vortgangsrapportage en vroeg zich af waarom niet geheel 1998 daarin verwerkt is. De minister zou toch uiterlijk in mei rapporteren over het voorafgaande jaar? Waarom heeft het inschakelen van KPMG tot zoveel vertraging geleid? In hoeverre zijn de berichten juist dat minister Pronk moeite heeft met de veiligheidsnormen? Welke negatieve gevolgen heeft deze opstelling voor de planning van de vijfde baan?

De vraagtekens die KPMG zet bij de betrouwbaarheid van de gegevens over de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol, geven te denken. Hoe kan daarin verbetering gebracht worden?

De regering is vrij optimistisch met betrekking tot de ontwikkelingen op middellange termijn. Er zijn echter vraagtekens te plaatsen bij de stelling dat bij een vijfbanenstelsel tot 2010 nog fors gegroeid kan worden, zelfs tot 600 000 vliegtuigbewegingen, zonder dat de milieugrenzen worden overschreden. Met name het groepsrisico zal ongetwijfeld toenemen. Ingenieursbureau DHV voorspelt na 2003 een afname van de externe veiligheid ten opzichte van 1990 met een factor 3 à 4. Dat is iets anders dan het voorspelde stand-stillbeginsel. Een dergelijke verslechtering is onaanvaardbaar.

De geluidsbelasting zal ook na aanleg van de vijfde baan problematisch blijven. Het RIVM verwacht dat handhaving van de geluidsnormen uit de PKB een aanslag zal betekenen op de capaciteit van de luchthaven. Dit wordt nog lastiger nu de Raad van State heeft uitgesproken dat ook lawaai beneden 65 dB(A) moet worden meegerekend. De heer Stellingwerf ging ervan uit dat de afkap van 65 dB(A) niet blijft voortbestaan in het geïntegreerde stelsel van nieuwe normen. Het is dan ook veelzeggend dat Schiphol zelf pleit voor de introductie van een bestuurlijke boete bij overtreding van de milieunormen. Blijkbaar ziet men de bui al hangen en wordt men liever met een boete geconfronteerd dan met sluiting van een baan. De hoogte van de boete kan een goede werking hebben.

De heer Stellingwerf had met verbazing kennisgenomen van het voorstel om betrokkenen zelf te laten kiezen voor isolatie van hun woningen of voor een vergoeding. Als mensen blijkbaar geen overlast ervaren, is noch isolatie noch een vergoeding noodzakelijk. De overheid moet geen overlast gaan afkopen.

Heeft de minister een verklaring voor de voortdurende vertraging van het gezondheidsonderzoek? Hoe beoordeelt zij de onlangs verschenen rapporten van de gezondheidskundige evaluatie-Schiphol?

De fracties van RPF en GPV konden zich vinden in de keuze van de regering voor een geconcentreerde ontwikkeling op één locatie. Een keuze voor twee locaties brengt spreading van hinder, milieubelasting en ruimtegebruik mee. De locaties Maasvlakte en Flevoland zijn als serieuze opties afgevallen op grond van onder andere ecologische, meteorologische, infrastructurele en veiligheidsoverwegingen. Een en ander is goed onderbouwd. De fractie van de GPV wil echter de ruimte voor een eventuele overloopluchthaven in Flevoland niet afschrijven, doch beide fracties stemmen ermee in dat de keuze voor de locatie beperkt wordt tot Schiphol en een eiland in de Noordzee.

Het is jammer dat het kabinet volledig inzet op groei van de luchtvaart en nauwelijks invulling geeft aan selectieve groei. Selectieve groei wordt gedefinieerd als een groei die lager is dan de marktvraag, maar een groei

die lager is dan de marktvraag kan veel te groot zijn om milieu-doelstellingen binnen bereik te brengen.

De luchtvaartsector kan inderdaad een belangrijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie en aan de werkgelegenheid in het bijzonder. Natuurlijk is dat belangrijk. Maar vliegverkeer zonder noemenswaardige toegevoegde waarde kan kritischer bejegend worden dan nu het geval is. Schiphol zelf zal redelijk goed weten over welk vliegverkeer het dan gaat. Welke toegevoegde waarde genereren charter- en transferpassagiers? De overheid zou meer sturend moeten optreden en een en ander niet alleen aan de luchtvaartsector moeten overlaten. Het beleid lijkt erop gericht dat Schiphol bij het veiligstellen van de mainportfunctie volledige vrijheid krijgt bij het opbouwen van een uitgebreid netwerk. De vraag naar de betekenis van transferreizigers lijkt daarbij van secundair belang. Welke status zal de economische effectrapportage precies hebben?

Een meer concrete invulling van het begrip selectieve groei is noodzakelijk. Welke sturingsmogelijkheid houdt de overheid in dezen? Wat is de toetsende rol van de overheid bij het tarieven- en slotbeleid?

Het besluit over de definitieve locatie wordt op zijn vroegst in 2004 genomen. Er zal nog het nodige onderzoek moeten worden verricht naar de voor- en nadelen van enerzijds een eiland in de Noordzee en anderzijds een verdere ontwikkeling op de huidige locatie. Kan eind 1999 een besluit genomen worden over de langetermijnopties die in het kader van de MER zullen worden meegenomen? Bij beide varianten lijkt doorgroeien naar 100 000 miljoen passagiers uitgangspunt te zijn. Dit is moeilijk te rijmen met een concept van selectieve en evenwichtige groei. Als de huidige groei van 10% per jaar doorzet, kan in 2020 sprake zijn van 200 000 miljoen passagiers. De overheid laat dit toch niet als een soort natuurramp over zich heen komen?

De heer Stellingwerf meende dat een eiland in de Noordzee nauwelijks een reële optie genoemd kan worden, vanwege de nadelige gevolgen voor veiligheid, toerisme, milieu, et cetera. Het zal ingrijpende gevolgen hebben voor de kustlijn en zelfs voor het ecosysteem in de Waddenzee. Kan de minister bevestigen dat bij het nader onderzoek de aandacht dan ook zal uitgaan naar een eiland buiten de twaalfmijlszone?

Er wordt geen aandacht besteed aan het feit dat de keuze voor een eiland in zee onvermijdelijk leidt tot een forse groei op de huidige locatie, met de bijbehorende mega-investeringen, totdat het eiland gereed is. Hoe ziet de minister dat?

Volgens het kabinet biedt de locatie Schiphol ook op de lange termijn perspectieven. Gelet op de geraamde kosten van maximaal 23 mld. lijkt het rendement een minder groot probleem. Een aanpassing van het huidige banenstelsel en de landzijdige infrastructuur is dan echter noodzakelijk. Onomwonden wordt gesproken over de sloop van huizen. Dat komt de duidelijkheid ten goede.

De heer Stellingwerf had de indruk dat de regering de varianten Van Stappen en «de reus» vrij serieus neemt. Dat zijn toch weinig reële varianten, omdat de vernietiging van kapitaal enorm is evenals het ruimtebeslag. Hoe beoordeelt Schiphol zelf deze scenario's? In alle scenario's blijft de dreiging van overloop naar regionale luchthavens reëel. Op deze luchthavens is de toename van het aantal charters groter dan op Schiphol. Hoe kan die ontwikkeling worden gestopt?

De nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en luchtvaartsector is één van de gevolgen van de Bijlmerenquête. In de brief wordt echter niet exact aangegeven hoe een en ander gestalte krijgt. Het is positief dat de minister de positie van de Rijksluchtvaartdienst kritisch onder de loep wil nemen. De overheidsverantwoordelijkheid lijkt in de nieuwe opzet echter mager te worden. Het is noodzakelijk dat de overheid bij deze relatief sterk milieuvervuilende sector een belangrijke vinger in de pap blijft houden. De ontvlechtingsoperatie zal dan ook kritisch gevolgd worden.

De heer **Reitsma** (CDA) kon zich vinden in de hoofdlijnen van de nota Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart, zij het dat eind 1998 een iets concretere keuze gemaakt had kunnen worden.

Hij steunde de kabinetslijn ten aanzien van beheerste en selectieve groei. Uiteraard past daarbij enige substitutie als de HSL gereed is alsmede de prijsinstrumenten BTW en accijns in Europees verband. Hoe eerder dit gerealiseerd kan worden, hoe beter.

Op lange termijn zal het vliegverkeer zich binnen op duurzaamheid gebaseerde voorwaarden moeten ontwikkelen. Nog scherper zal gekeken moeten naar de groene ruimte. Dat criterium moet zwaar meewegen. De luchtvaart zou een milieubudget moeten krijgen. Er wordt echter gesproken van een milieuvergunning. Een en ander moet wel getoetst worden aan geluid, veiligheid, lokale emissiedruk en bovendien moet bekeken worden hoe het past in het gebruik van de schaarse ruimte. Het is weinig zinvol de vliegtuigen uit Nederland te weren. Daardoor wordt immers weinig gedaan aan het wereldwijde probleem van milieuoverlast waaraan ook de luchtvaart zich schuldig maakt. De milieukaders blijven belangrijk, maar via de milieuvergunning kan een meer zelfregulerende rol voor Schiphol gerealiseerd worden. Een meer zakelijker verhouding tussen de overheid en de luchtvaartsector is dan ook terecht. Daarin past de ontvlechtingsoperatie, zij het dat een en ander niet helemaal duidelijk is. Spooft deze operatie met de voorstellen van de Raad voor verkeer en waterstaat?

De belangrijke mainportdoelstelling van Schiphol moet gehandhaafd blijven vanwege de positieve toegevoegde waarde voor de werkgelegenheid, et cetera. De locatiekeuze moet gemaakt worden vanuit het langetermijnperspectief. Daarbij moeten natuurlijk de effecten voor de korte en de middellange termijn in ogenschouw worden genomen.

De heer Reitsma meende dat het kabinet reeds in 1998 had moeten beslissen dat prioritair gekozen werd voor de aanleg van een eiland in de Noordzee in plaats van een herconfiguratie op Schiphol. Aan een dergelijke herconfiguratie kleven immers heel veel bezwaren qua geluid, emissiedruk, externe veiligheid, beslag op de groene ruimte, terwijl zelfs selectieve groei op termijn niet meer mogelijk is vanwege overschrijding van de normen met betrekking tot geluid, externe veiligheid, lokale emissiedruk en het beslag op de groene ruimte die in dat gebied juist zo hard nodig is. Er moet dan ook méér energie gestopt worden in onderzoeken met betrekking tot een eiland in de Noordzee en zo snel mogelijk een moment van «go» of «no go» gekozen worden. Een definitieve keuze is namelijk van grote betekenis voor de ruimtelijke ordening.

Allereerst moet dus een beleidsmatige keuze gemaakt worden. Daarna moeten de operationele, technische, internationaal-juridische en financiële aspecten onderzocht worden. De financiële aspecten hoeven niet de belangrijkste bottleneck te vormen. Zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij het principe dat de gebruiker moet betalen, waarbij natuurlijk niet kan worden uitgesloten dat het Rijk een bijdrage moet leveren aan hoogwaardige infrastructuur voor de toegang tot dat eiland. Dat alles maakt onderdeel uit van het onderhandelingsproces. Er moet echter sprake zijn van een PPS-constructie. Het bedrijfsleven zal vanaf het begin erbij betrokken moeten worden en zich moeten verplichten tot bepaalde bijdragen. Het kan daarbij gaan om investeringen uit de private sector, om heffingen die de gebruikers gezamenlijk opbrengen, terwijl op enig moment misschien een deel door de overheid gefinancierd wordt, bijvoorbeeld de onrendabele top. Alles op voorhand vastleggen, benadeelt echter de onderhandelingspositie.

De heer Reitsma verzocht de regering spoed te betrachten met de besluitvorming over Schiphol. Dat is immers medebepalend voor de verdere inrichting van de Randstad.

Kan de minister aangeven wanneer zij komt met een nieuw structuurschema burgerluchtvaartterreinen en dan speciaal met voorstellen ten aanzien van de regionale vliegvelden?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanleg van de vijfde baan? De Raad van State heeft in juli 1998 een aantal bezwaren nietig verklaard. Waarom heeft het schrijven van een weerwoord een jaar geduurd? En waarom zijn de stukken tot juni op het bureau van minister Pronk blijven liggen? Wat heeft hij daarmee gedaan? Is er inhoudelijk iets gewijzigd? En is het dan wel geloofwaardig om een dag later Schiphol aan te sporen grond te kopen? En is de minister bereid samen met Schiphol een risico te nemen om die versnelling te realiseren?

Ook vroeg de heer Reitsma naar de precieze stand van zaken met betrekking tot de aanwijzing Schiphol inzake de zogenaamde absurditeiten. Hoe zit het precies met het isolatieprogramma? Welke consequenties heeft dat?

Een tweede parallelle Kaagbaan levert nauwelijks toegevoegde waarde. Is het niet verstandiger die discussie te stoppen en het voor de middellange toe te spitsen op optimalisatie van het vijfbanenstelsel en vervolgens een eiland in zee te realiseren?

Wat wil de minister precies met de beurgang van Schiphol? Op welk moment zal invulling worden gegeven aan de motie-Van Rooy? Schiphol meent dat, wanneer een en ander niet op korte termijn wordt uitgevoerd, de financiering van het vijfbanenstelsel in gevaar komt.

De voortgangsrapportage is veel te laat verschenen. Die vertraging van dertien maanden moet bij de volgende voortgangsrapportage voor 100% ingelopen zijn.

De heer Reitsma deelde niet de mening dat het onderzoeksprogramma gezondheidseffecten niet versneld kan worden en ondersteunde het verzoek om samen met de minister van VWS te proberen een en ander sneller in beeld te krijgen. Het is immers een zeer belangrijk punt. Tot slot wees hij op de zorgelijke ontwikkeling dat onvoldoende zekerheid gegeven kan worden over de volledigheid en de juistheid van de financiële informatie. Er moeten stappen tot verbetering genomen worden.

Volgens de heer **Rosenmöller** (GroenLinks) ging het bij de korte termijn om de vraag welke groeimogelijkheden er nog zijn op het vierbanenstelsel. Het kabinetsbesluit van 6 maart 1998 betreft een groei tot 5 x 20 000 vluchten in combinatie met een verlaging van het aantal geluidgehinderde woningen naar circa 12 000. De heer Rosenmöller herhaalde zijn grote twijfels, of een groei met 100 000 vliegbewegingen in vijf jaar wel gecombineerd kan worden met de voorgestelde verlaging van het aantal geluidgehinderde woningen. In 1997 en 1998 is de geluidszone overschreden. Hoe is de actuele stand van zaken met betrekking tot de meest actuele gegevens voor 1999 inzake overschrijding c.q. dreigende overschrijding voor de dagzone en voor de nachtzone?

Hij refereerde aan de opmerking van de minister tijdens het debat van 7 oktober 1998 over de schoonschipoperatie dat, wanneer die MER een somber beeld geeft, wij met zijn allen een probleem hebben en moeten wij bekijken wat ons te doen staat. Is de concept-MER nu inderdaad gereed en is dat moment aangebroken? De ambities met betrekking tot geluid en veiligheid schijnen waargemaakt te kunnen worden. In hoeverre is in de MER de meteomarge meegenomen alsmede de bekende afkap van 65 dB(A)? Het is van het allergrootste belang dat de gedane toezeggingen onverkort gehandhaafd blijven. Kan de minister die toezegging vandaag herhalen?

Misschien kan een meer kwalitatieve toewijzing van de slots soelaas bieden? De huidige toedeling van slots is eigenlijk meer een kwantitatieve toedeling over maatschappijen. Er zit geen enkel kwalitatief aspect in. Toewijzing van slots in kwalitatieve zin zou een signaal kunnen zijn voor

maatschappijen die geïnvesteerd hebben in een minder milieubelastende vloot, alsmede een prikkel in de markt. Gedacht kan worden aan een gemiddelde standaard. Maatschappijen met een minder milieubelastende vloot krijgen dan meer slots toegewezen dan maatschappijen met een meer milieubelastende vloot, gemeten naar het gemiddelde. Daarvoor moet een aantal parameters geformuleerd worden, waarbij kwaliteit belangrijker wordt dan kwaliteit. Kan de regering een reactie hierop geven? Een dergelijk systeem biedt zowel voor de korte als voor de lange termijn mogelijkheden. Bovendien belemmert het niet de ontwikkeling om Schiphol te gaan behandelen als een normaal bedrijf.

De Luchtvaartwet kent één systeem als de grens wordt overschreden, namelijk de mogelijkheid van het sluiten van een baan c.q. van de luchthaven. Kan de minister bevestigen dat zij in 1999 hetzelfde zal handelen als in 1998? Is door de sector gepleit voor een boetesysteem in plaats van sluiten van de luchthaven? De heer Rosenmöller toonde zich geen voorstander van een dergelijk systeem. Boetes kunnen echter wel een toegevoegde waarde hebben en moeten wel zodanig zijn dat het economisch gewin op zijn minst afgeroomd wordt, zowel op de korte als op de lange termijn. Men kan immers een boete op de korte termijn voor lief nemen om zijn marktpositie op de lange termijn te verzekeren. Hij verzette zich niet tegen een ontwikkeling waarbij boetes zouden kunnen worden opgelegd, het moet echter niet zijn óf óf. Boetes kunnen worden opgelegd om economisch gewin af te romen, maar het moet wel gericht zijn op het behalen van het doel. Als de luchthaven echter niet binnen de zones blijft, moeten de landingsbanen c.q. de luchthaven inderdaad gesloten worden.

De middellange termijn vangt aan bij het vijfbanenstelsel. In het kader van de vigerende PKB is in 1995 een besluit genomen over de aanleg van de vijfde parallelle baan. Het heeft echter een jaar geduurd voordat de aanwijzing voor de vijfde baan is getekend. Het is logisch dat Schiphol wacht op een onherroepelijk beslissing voordat tot investeren wordt overgegaan. Het is dan ook tamelijk gênant dat de minister van Verkeer en Waterstaat meent Schiphol op dit moment te moeten manen de spade in de grond te steken.

De wijziging van de PKB raakt ook de middellange termijn waar het het loslaten van de getalscriteria betreft. Ook dat raakt aan de vraag, hoe met Schiphol als bedrijf wordt omgegaan. Vanuit de vigerende PKB moet een vertaling gemaakt worden naar harde milieugrenzen. Voor velen is de situatie van de afgelopen jaren immers buitengewoon onbevredigend. TOPS is daarmee bezig. Het gaat daarbij om verbetering van geluid en om normen ten aanzien van stank, veiligheid, individueel risico, groepsrisico en lokale luchtverontreiniging. Er moet inderdaad sprake zijn van een een-op-eenvertaling van de PKB naar een nieuwe set van harde maatregelen die controleerbaar en handhaafbaar zijn. Een en ander moet leiden tot een situatie waarbij het gedogen tot het verleden behoort. Dat is werkelijk winst. In zo'n situatie wilde de heer Rosenmöller wel spreken over het eventueel loslaten van de grens van 44 mln. Dergelijke harde milieugrenzen zullen immers leiden tot een selectieve groei van Schiphol, waardoor de grens van 44 mln. niet of nauwelijks overschreden zal worden. De toelichting in de SBTL is echter teveel een benadering gebaseerd op geluid. Daaraan staat o.a.: «De opgave om beheerst te kunnen doorgroeien zal zich vooral moeten richten op de PKB-doelstellingen voor geluid.» De heer Rosenmöller was het daarmee zeer oneens en vroeg de minister het zo te mogen lezen dat het vooral gericht moet zijn op geluid, veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stank, ook al is bij stank kennelijk sprake van een probleem. Dat moet echter worden opgelost. Die vier zaken moeten in samenhang tot harde criteria worden ontwikkeld. Het moet niet alleen op geluid worden toegespitst. Ook het vraagstuk van de landzijdige ontsluiting kan een knelpunt worden.

Voor de lange termijn kiest het kabinet voor een geconcentreerde ontwikkeling op één locatie: Schiphol of een eiland in de Noordzee. De heer Rosenmöller was geen voorstander van een eiland in de Noordzee. Een van de omissies in het niet geagendeerde stuk van 25 juni is een luchthaven waarbij echt sprake is van selectieve ontwikkelingen. Tegengeworpen kan worden dat uitgegaan wordt van een groei-ontwikkeling van 3,5%–4,5%. Dat is misschien een bewijs voor de stelling dat uitgegaan wordt van een selectieve groei-ontwikkeling. Men neemt zichzelf voor het lapje als voor de lange termijn – nu te beginnen – wordt uitgegaan van groeipercentages van 3,5–4,5. Dat moet niet gebeuren. Uit het rapport van het Europees milieubureau blijkt dat de staat van het milieu in Europa aanleiding geeft tot veel zorgen. Transport, en de luchtvaart als onderdeel van transport, levert daaraan een belangrijke bijdrage. De heer Rosenmöller verzocht het kabinet te onderzoeken, in hoeverre het beperken van transferpassagiers een bijdrage kan leveren aan een selectievere luchthaven dan die in perspectief wordt geschetst in de nota van 18 december 1998, zonder dat Nederland een eiland in Europa wordt. In Europees verband genomen maatregelen, zijn het meest effectief. Nederland heeft echter ook een eigen verantwoordelijkheid om een zodanige luchthaven te ontwikkelen dat tegemoetgekomen wordt aan de voor Nederland belangrijke punten met betrekking tot natuur en milieu. Het hub- en spokesysteem verandert als mensen rechtstreeks naar de overkant van de plas vliegen. Kan de regering als onderdeel van de vele onderzoeken die terecht uitgezet worden naar de langetermijnontwikkeling een antwoord geven op de vraag, wat er gebeurt op het moment dat transferpassagiers, ook in termen van geld, hetzelfde benaderd zouden worden als bestemmingspassagiers? Het KPMG/BEA-rapport geeft daarop onvoldoende antwoord.

Er moeten keuzes gemaakt worden: 10 000 geluidgehinderde woningen, een afkap van 65 dB(A) en eisen ten aanzien van stank, veiligheid, individueel groepsrisico et cetera blijven op gespannen voet staan met de mainportontwikkeling. Niet voor niets is de afgelopen jaren ten aanzien van bepaalde milieuaspecten een gedoogbeleid gevoerd. Het gaat ook niet samen. Misschien is de rotlocatie die Schiphol nu eenmaal is, wel de beste waarborg voor selectiviteit.

Een serieuze economische effect rapportage is noodzakelijk. Als ABN/AMRO met een rapport komt waarin staat dat 70 miljoen passagiers op de luchthaven de optimale hoeveelheid is en dat transferpassagiers beslist noodzakelijk zijn, moet er een externe toetsing door het CPB plaatsvinden. ABN/AMRO kan in dezen niet het laatste woord hebben. Over de financiering moet tevoren zoveel mogelijk duidelijkheid bestaan. De sector behoort dit te betalen. Minister Zalm heeft in een jolige bui gezegd: «Geen cent van de rijksoverheid». Dat is een heel gezonde aanvangsstelling. Die mag lang volgehouden worden.

Het zal toch niet zo zijn dat, vanwege de juridische complicatie met betrekking tot de twaalfmijlszone en de 20km-grens, de eventueel in zee aan te leggen luchthaven binnen de twaalfmijlszone zal worden aangelegd? Is die 20km-grens vanaf de kust een minimum of is er ruimte dat naar voren te halen in de richting van de kust? Dan wordt het geen eiland voor de kust maar een eiland aan de kust en daarin zag de heer Rosenmöller niets.

De heer **Te Veldhuis** (VVD) was nog steeds een voorstander van Schiphol mainport-brainport. Het gaat niet meer om instemming met uitbreiding maar om de vraag: waar, wanneer en hoe. De samenleving mondialiseert, waardoor de luchtvaart onvermijdelijk toeneemt. Het getuigt van neoconservatisme als geprobeerd wordt die ontwikkeling tegen te houden. Het is onverstandig Nederland op slot te doen voor de luchtvaart. Dat dient het maatschappelijk belang niet. Nederland hanteert immers de strengste milieueisen in Europa en heeft in de KLM de stilste, schoonste,

veiligste en modernste luchtvloot. Hoe paradoxaal het ook moge klinken, een uitbreiding in Nederland is waarschijnlijk beter dan in België, Duitsland of Frankrijk.

De Nederlandse economie hangt voor een deel samen met en is afhankelijk van goede luchtvaartverbindingen. Dat geldt niet alleen voor transport en distributie maar ook voor de financiële centra in en rondom Amsterdam. Het is bovendien niet mis dat doorgroeien de omzet van 10 mld. kan vergroten tot circa 33 mld. à 38 mld. Dat is een belangrijke toegevoegde waarde. Waar de alliantievorming in de luchtvaart doorgaat, is het heel verstandig dat Nederland probeert een megahub te worden. Daarvoor moet Schiphol echter voldoende concurrerend zijn. Gebeurt dat niet, dan wordt het een soort Europese regionale luchthaven. Stilstaan op dit gebied betekent op termijn achteruitgang. De werkgelegenheid zal dan in ieder geval niet doorgroeien van 90 000 nu naar 150 000 in de toekomst. De heer Te Veldhuis meende dat het om economische, sociale, infrastructurale en milieuredenen noodzakelijk is mee te blijven doen in de ontwikkeling van de luchtvaart. Daarbij moet qua concurrentieverhoudingen zoveel mogelijk worden aangesloten bij wat internationaal gebruikelijk en haalbaar is, zowel op het gebied van technologie en regelgeving als op financieel gebied, waaronder heffingen.

De heer Te Veldhuis herhaalde zijn standpunt dat er geen tweede nationale luchthaven moet worden aangelegd en ook geen nieuwe luchthaven die Schiphol vervangt. Een concentratie van activiteiten op één locatie heeft logistieke, ruimtelijke en milieuvoordelen en is waarschijnlijk financieel het meest aantrekkelijk.

De heer Te Veldhuis kon zich vinden in de analyse van de regering in de nota SBTL dat twee locaties overblijven voor uitbreiding: Schiphol en de locatie Noordzee en stelde dat voor de lange termijn een keuze gemaakt moet worden tussen Schiphol en de Noordzee. Wil je uitzicht blijven houden op een langetermijnperspectief, zul je in ieder geval maatregelen moeten treffen om op de korte en middellange termijn ook te kunnen doorgaan.

Uit de MER geluidszone zou blijken dat de 460 000 vliegbewegingen kunnen passen binnen de PKB-grens van 15 100 woningen. Afhankelijk van allerlei omstandigheden, niet in de laatste plaats het weer, is er sprake van een range tussen 11 000 en 15 000. Schiphol meent dat de kans zeer groot is dat het aantal geluidsbelaste woningen tot en met 2002 dicht in de buurt zit van 12 000. Door onvermijdelijke gebreken in het zoneringstelsel zullen toch nog overschrijdingen kunnen plaatsvinden. De heer Te Veldhuis stelde voor om tot 2003 wanneer het vijfbanenstelsel hopelijk gereed is, flexibel en niet ongenueanceerd strak om te gaan met het handhavingstelsel: handhaaf de normen en eisen vooral op punten in woongebieden en wees wat soepeler als het gaat om de handhaving op punten in weilanden; pas een redelijk sanctiesysteem toe als onverhoopt overschrijdingen plaatsvinden, sluiting van banen is een ultimum remedium; en stel een soort salderingsstelsel voor in de stolpstructuur. Als men binnen een bepaalde stolp van geluid blijft – maximaal 15 100 geluidsbelaste woningen – en er is op één plaats sprake van een overschrijding, mag deze gecompenseerd worden met een onderschrijding op een andere plaats, mits dat gebeurt in hetzelfde milieucompartiment. Is het mogelijk binnen zo'n stolpsysteem tot saldering over te gaan zonder dat het totale aantal woningen dat geluidsbelast mag worden, ook belast zal worden? Bij luchtverontreiniging bijvoorbeeld wordt aan een bedrijf een bepaalde hoeveelheid emissies toegestaan. Vroeger werd precies per buisje aangegeven, hoe dat ging. Tegenwoordig wordt door de provincie of het Rijk een vergunning gegeven. Men mag maximaal zoveel uitstoten, maar of dat nu aan de ene kant of aan de andere kant van het bedrijf gebeurt, is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende ondernemer. Dat is in lijn met de gedachte van de luchthavengebruiksvergunning, waarbij tegen Schiphol gezegd wordt wat

maximaal acceptabel geacht wordt voor geluid, geur, stank, et cetera. Schiphol kan dan zelf bekijken, hoe dat binnen de algemene normen past. Dat is haar eigen verantwoordelijkheid. Feitelijke overschrijdingen kunnen nooit worden gegarandeerd. Zelfs wanneer een huis buiten de 35 Ke-lijn zit, hoeft er maar één keer iets fout te gaan en is er toch sprake van een overschrijding. De garantie dat er geen overschrijdingen plaatsvinden, kan nooit gegeven worden hoeveel lijnen je ook op een kaart trekt, tenzij de zaak op slot gedaan wordt. Maar je kunt ook een lijn op een kaart zetten en daarbij beschrijven op welke manier daarmee flexibel kan worden omgegaan. Bovendien moet gekeken worden naar de feitelijke belasting op woningen. Als gedurende een jaar metingen worden verricht, wordt de feitelijke geluidsbelasting duidelijk. Dat kan dus pas achteraf worden vastgesteld.

Als de vijfde baan wordt aangelegd, zullen maximaal 10 000 woningen geluidsbelast zijn. Met een gemiddelde woonbezetting van 3 hebben dus 15 000 mensen minder last van lawaai. Als de vijfde baan niet snel wordt aangelegd, zal er geen sprake zijn van een langetermijnperspectief. Het is onvoorstelbaar dat deze 5P-baan nog steeds in de fase van frustratie zit. Tien jaren waren nodig om te besluiten welke variant voor die 5P gekozen werd. Inmiddels duurt de uitvoeringsdiscussie al drie jaar en er is nog steeds geen spade in de grond. Het is een toonbeeld van juridisering en misschien wel van besluiteloosheid. Het is een gemiste kans waardoor 15 000 mensen minder snel van het lawaai verlost worden. Het speet de heer Te Veldhuis dan ook zeer dat vijf jaar geleden niet besloten is tot een *lex specialis* om die 5P baan te realiseren. Bestaat nu wel de zekerheid dat die baan in 2003 klaar zal zijn?

Het is inderdaad dubieus dat de minister van Verkeer en Waterstaat Schiphol maant voor honderden miljoenen in een 5P-baan te gaan investeren zonder dat er ook maar enige zekerheid is dat die baan er komt. Mag je als aandeelhouder een dergelijk verzoek wel doen? De 406 vergunningen moeten immers nog wel allemaal verleend worden. Bovendien heeft de minister van VROM juist een koppeling van bouw- en aanlegvergunning met milieuvergunningen bevorderd. Men mag dus niet eerder gaan bouwen voordat de milieuvergunningen verleend zijn. Schiphol heeft inmiddels al 130 mln. hierin geïnvesteerd. Het kan dus nu alleen nog maar over uitvoeringskosten gaan.

Als voor een *lex specialis* geen meerderheid te verkrijgen is, was de heer Te Veldhuis bereid om als next best in te stemmen met een luchthavenverbruiksvergunning, waarbij de overheid de randvoorwaarden stelt voor ruimtelijke ordeningen, milieuaspecten zoals geluid, externe veiligheid en stank, et cetera. Het is dan verder aan de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) om te bepalen hoe men aan de voorwaarden wil voldoen. Overigens past hierbij ook een privatisering van de luchthaven Schiphol. Heel veel luchthavens in het buitenland zijn geprivatiseerd. Schiphol ondervindt bijvoorbeeld problemen bij de samenwerking met luchthavens in Italië, omdat de Nederlandse overheid te veel aandelen bezit. Als volledige privatisering niet mogelijk is, is dan geen tussenoplossing te vinden waarbij de overheid 51% van de aandelen houdt en 49% uitgeeft? In dit kader past ook de ontvlechtingsoperatie.

Als de PKB-grenzen door de milieugrenzen worden bepaald en niet zozeer door het aantal passagiers en het aantal transferpassagiers, kunnen goede randvoorwaarden gesteld worden.

De heer Te Veldhuis hoopte dat de regering eind dit jaar de definitieve keuze voor de locatie van de luchthaven kan voorleggen. Gevoelsmatig is het niet gemakkelijk de huidige locatie Schiphol op te geven vanwege kapitaalsvernietiging en de logistieke voordelen, terwijl een eiland in de Noordzee tamelijk kostbaar is, kwetsbaar lijkt en juridisch onduidelijk is. Bovendien is het niet zeker of het particuliere vermogen dat nu op de locatie Schiphol zit, meegaat naar dat eiland in zee. Voor de financiering en de exploitatie van zo'n eiland zou het wel eens nuttig kunnen zijn dat

ook andere sectoren dan alleen de luchtvaart hierin financieren. Gedacht kan worden aan bedrijvenparken en economische centra. Maar ook de locatie Schiphol bereikt haar grenzen, niet in de laatste plaats vanwege het milieu; 520 000–600 000 vluchten lijken mogelijk, maar voor méér vluchten moet het banenstelsel rigoureuus worden aangepast. Dat is ook een vrij kostbare zaak en kan een kwetsbare situatie opleveren. Deze zeer cruciale en ingrijpende beslissing moet op grond van goede argumenten genomen worden. Wat is pro, wat is contra, wat is mogelijk, wat is onmogelijk, wat is wenselijk en wat is onwenselijk? Hopelijk wordt een en ander eind dit jaar duidelijk en zichtbaar vorgelegd. Als gekozen wordt voor een hub of megahub in Europees verband, moet er doorgegroeid worden en zal dus de cruciale locatiekeuze gemaakt moeten worden.

De heer Te Veldhuis verzocht de regering deze in het landsbelang te maken keuze te realiseren in een lex specialis. De kosten van een en ander moeten duidelijk zijn en ook de marktpartijen moeten daarover hun visie geven.

De heer **Van Bommel** (SP) betreurde het dat blindgevaaren wordt op de koers van de mainportfunctie. De problemen die dit meebrengt worden op een slechte manier opgelost: gedogen van overlast, sloop van woningen en toestaan dat bij geurhinder de normen worden overschreven. Dit alles gebeurt om het economisch belang van de luchthaven te dienen en zogenaamd de banenmotor in stand te houden. Om die problemen wat in te perken, zou ook de groei van de luchtvaart ingeperkt moeten worden en zou Schiphol een pas op de plaats moeten maken. Dat gebeurt echter niet. Van selectieve groei is nu al nauwelijks sprake en wanneer er een nieuwe locatie komt, zal die discussie helemaal voorbij zijn. Er wordt nu immers al gesproken over 1 miljoen vluchten.

In het rapport van de klimaatcommissie wordt gewezen op de forse bijdrage die het vliegverkeer levert aan het broeikas-effect. Dat zou voor de regering een signaal moeten zijn om eens te bekijken wat moet gebeuren met de groei van de luchtvaart. Wanneer alle autonome processen op dat gebied doorgaan, kan nooit tegemoetgekomen worden aan de in Kyoto aangegane verplichtingen. De afwezigheid van de minister VROM bij dit debat verbaasde de heer Van Bommel, omdat deze minister op andere plaatsen wel uitspraken doet over het schadelijke effect van de luchtvaart. In dat rapport wordt ook gewezen op de technologische en operationele verbeteringen die mogelijk zijn en welke bijdrage dat zou kunnen leveren aan de beperking van de uitstoot van broeikasgassen. Wanneer het luchtverkeer volgens de huidige prognoses groeit, zal die uitstoot fors toenemen. De heer Van Bommel was dan ook niet gerust over de mededeling dat de toenemende emissies als gevolg van de groei van de luchtvaart gecompenseerd zullen worden door afname van andere bronnen. Dat is wishful thinking.

Volgens de minister is voor de uitstoot van schadelijke stoffen een bronheffing niet mogelijk, gezien het mondiale karakter van de vervuiling. De milieubeweging stelt voor om bijvoorbeeld op basis van een fifty-fiftyverdeling te komen tot een heffing voor de start- en landingsplaatsen. Dit moet in Europees verband onderzocht en nagestreefd worden.

Een groot deel van de stank – 60% – wordt veroorzaakt door het taxiën. De heer Van Bommel verzocht de regering de motie-Van 't Riet serieus uit te voeren. Het aanpassen van normen op grond van economische of andere belangen geeft de burgers het gevoel dat het kabinet wel met de mond een dubbele doelstelling belijdt, doch in de praktijk een beleid voert dat daar haaks op staat.

Het meest concrete probleem in de regio betreft de geluidshinder. De heer Van Bommel juichte het toe dat die in de toekomst gemeten gaat worden in plaats van berekend, doch was niet geheel gerust op een afname van de overlast. De afkap van 65 dB(A) maakt nog onderdeel uit van studie.

Als die inderdaad verdwijnt, wordt duidelijk hoeveel woningen werkelijk geluidshinder ondervinden. Ook de opmerking dat uit het onderzoek van TNO/RIVM zou blijken dat er sprake is van subjectiviteit in het ervaren van overlast, verontrustte hem. De verschillen tussen berekende en ervaren overlast zouden vooral verklaarbaar zijn door niet-akoestische factoren. Dat wil zeggen dat de beleving van de geluidshinder niet in de oren zit maar daartussen. Wat zijn de gevolgen van een dergelijke stelling? Wordt daardoor méér overlast toegestaan? En kloppen de berichten dat ook de komende jaren de geluidsnormen zullen worden overschreden? Als dat inderdaad gebeurt, moet worden ingegrepen en banen worden gesloten. Hij toonde zich geen voorstander van een boetesysteem. Dit zal leiden tot méér overschrijding.

Hoe dichter men bij de luchthaven woont, hoe groter het aantal klachten aan de luchtwegen en hoe groter het medicijngebruik, bijvoorbeeld tegen astma. De Landbouwwuniversiteit Wageningen heeft onderzoek gedaan naar luchtwegaandoeningen. De resultaten daarvan komen binnenkort beschikbaar. Dergelijke onderzoeken moeten een belangrijke rol spelen in de beleidskeuze. Kan de minister aangeven hoe zij met dit rapport wil omgaan?

Wanneer de groei van Schiphol leidt tot hoger gewogen risico ten opzichte van 1990 wordt dit opgelost door het slopen van woningen. Dat is een verkeerde manier. Er moet een nadere beoordeling worden gemaakt en misschien moeten wel minder vluchten worden toegestaan. Het groepsrisico zou ten opzichte van 1990 zijn verdubbeld. Als deze alarmerende berichten inderdaad juist zijn, vraagt dat om aanpassing van het beleid.

De mainportstrategie wordt altijd verdedigd met het economische belang van Schiphol voor Nederland. Dat economisch belang is echter niet zaligmakend. Bovendien is de banengroei niet volledig te relateren aan de luchthaven als zodanig. Andere vestigingsfactoren spelen daarbij een rol. Omdat bovendien op geen enkele manier te berekenen is, welk prijskaartje hangt aan die banengroei, is het onmogelijk te beoordelen of hier sprake is van verantwoorde investeringen.

Het vrachtvervoer wordt gestimuleerd door de lage start- en landingstarieven en het ontbreken van de verplichting een bedrag per ton vracht te betalen. Veel vracht is op doorreis, vrachtvliegtuigen zijn vaak meer lawaaierig en vervuilerend. Waarom moet dat dan gestimuleerd worden? Het hub- en spokesysteem leidt tot veel transferpassagiers, waarvan bijna de helft nooit een stap op Nederlandse bodem zet. Hoe eerder de tarieven voor deze passagiers worden opgetrokken, hoe beter. Uit een KPMG/BEA-onderzoek is gebleken dat zelfs een forse terugval in het aantal transferpassagiers niet zal leiden tot grote gevolgen voor de werkgelegenheid. Dat is een belangrijke conclusie die zeker meegewogen moet worden. De conclusie dat een minder hardere groei van de luchtvaart geen fatale gevolgen hoeft te hebben voor de KLM en voor Schiphol maar wel positieve gevolgen kan hebben voor de beperking van de overlast, moet leiden tot een wijziging van beleid.

Van de vluchten zijn 37% korter dan 500 km en vindt 83% binnen Europa plaats. Wanneer inderdaad sprake is van een prijsconcurrentie tussen trein en vliegtuig, is het toch moeilijk vol te houden dat gestreefd wordt naar substitutie?

De heer Van Bommel toonde zich een voorstander van terugdringen van de groei van het aantal vluchten, minder overstappers, minder kortafstandsvluchten en stopzetting van de binnenlandse vluchten. Op de regionale luchthavens vertrekken steeds meer charters. Dat is een probleem. Ook daar moet een pas op de plaats gemaakt worden. Bovendien moet er een einde komen aan het gegochel met cijfers en het veranderen van normen. Dat leidt tot minder draagvlak en tot een permanente Schipholdiscussie in de Kamer.

De heer Van Bommel was ook zeer tegen een versnelde privatisering. Dat zal leiden tot minder sturing door de overheid, mogelijk tot méér overtredingen en in ieder geval tot een onduidelijker Schipholbeleid.

De heer **Van Walsem** (D66) merkte op dat sinds de besluitvorming van 17 december 1998 verschillende onderzoeken in gang gezet zijn. De resultaten daarvan zijn echter nog niet beschikbaar. Ook hij was benieuwd naar de uitkomsten van het TOPS-overleg.

De heer Van Walsem stelde dat er voor zijn fractie eigenlijk maar één locatie is: de huidige locatie Schiphol. Dat is de beste locatie voor een zeer beperkte groei van de luchtvaart. Hij zag echter niets in een grote redesign van Schiphol. Misschien kan naast de vijfde baan nog een zesde worden aangelegd, maar dat is het.

De eventuele gevolgen voor het milieu van een locatie in de Noordzee zijn dermate groot dat daaraan niet begonnen moet worden, maar natuurlijk kan het kabinet een en ander onderzoeken. Ook geloofde hij niet dat private partijen een dergelijke luchthaven zullen financieren en achtte een investering van 40 mld. een onoverkomelijk obstakel. De milieubezwaren tegen een eiland in de Noordzee plus de juridische onzekerheden vormen een groot probleem. Hij zag dan ook weinig heil in een luchthaven in de Noordzee en ook niets in een transferium bij Warmond.

De heer Van Walsem wenste een milieuvergunning voor Schiphol waarbinnen het bedrijf moet opereren en de vrijheid heeft zelf een en ander in te vullen. Hij toonde zich een groot voorstander van privatisering van de NVLS. Hoe eerder hoe beter. De expansie van Schiphol wordt belemmerd door het feit dat 100% van de aandelen in handen van de overheid is. Dat belemmert Schiphol in haar onderhandelingsvrijheid. Wanneer de NVLS meer belangen heeft in verschillende vliegvelden in Europa, kan er wellicht een betere afstemming plaatsvinden ten aanzien van het vliegverkeer. Dat beschermt misschien Schiphol wel.

Kan de minister aangegeven, hoeveel woningen gesloopt gaan worden?

De heer Van Walsem sloot zich aan bij de vragen over het taxiën. Hij meende dat dit punt nog niet serieus genoeg bekeken is. Het wordt tijd dat wel te doen. Ook is belangrijk dat het openbaar vervoer rondom Schiphol goed geregeld wordt. In hoeverre is Verkeer en Waterstaat betrokken bij de desbetreffende initiatieven van Schiphol?

De minister is pessimistisch over het Europese luchtvaartbeleid. Zij denkt dat er nog steeds geen draagvlak is om te komen tot coördinatie van de luchthavencapaciteit. Hieruit blijkt dat Europa nog steeds niet af is.

Daaraan moet gewerkt worden! Dat geldt ook voor de Europese kerosinelijn. Het zou misschien wel aardig zijn om in het kader van de concurrentie de BTW op treinkaartjes af te schaffen! De helft van het luchtruim wordt benut door militaire vliegverkeer. Is met Defensie overeenstemming bereikt om een gedeelte van het luchtruim vrij te krijgen voor de civiele luchtvaart? Hoe staat het met de voorbereiding op het verbod van nachtvluchten in Rotterdam? En met de uitvoering van de motie van D66 over terugdringen van het binnenlands vliegverkeer?

Wordt het gevaar van overloop naar regionale luchthavens niet onderschat? De heer Van Walsem was tegen spreiding van het vliegverkeer.

De ontvlechting had de hartelijke instemming van de heer Van Walsem. Een grotere transparantie tussen beleid, uitvoering en handhaving is zeer gewenst.

Het feit dat jaren en jaren achtergelopen wordt op de aanleg van HSL-lijnen is buitengewoon vervelend voor het substitutiebeleid. Kan de minister zich hiervoor extra inzetten?

De heer Van Walsem was tegen een systeem van bestuurlijke boeten. Dat leidt immers tot een economische afweging.

De heer **Van den Berg** (SGP) kon de in de nota SBTL uitgezette lijn wel volgen: eerst de bestaande mogelijkheden van Schiphol op de huidige

locatie volledig benutten – een en ander moet wel binnen de bestaande milieu- en veiligheidsnormen – en vervolgens indien nodig verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee dan wel een wijziging van het banenstelsel op Schiphol zelf. Hij juichte de wens van de regering om het op één locatie te concentreren toe.

De doelstellingen inzake de doorgroeimogelijkheden op Schiphol zijn wel erg ambitieus. Voor de middellange termijn ziet de regering mogelijkheden de huidige locatie te laten doorgroeien naar 600 000 vliegbewegingen per jaar. Dat aantal zou kunnen worden bereikt binnen de grenzen van de huidige milieu- en veiligheidsnormen. Hoe realistisch is dat? Een gezonde dosis scepsis lijkt in dezen niet overbodig. Afgelopen vrijdag meldde de Volkskrant nog dat zelfs met een ruimere vergunning Schiphol er niet in zal slagen binnen de wettelijke geluidsnormen te blijven, een en ander gebaseerd op vertrouwelijke rapporten van Schiphol zelf en van DHV. Zijn dit reële gegevens en welke consequenties heeft dat voor het beleid?

Kan de regering ook duidelijkheid geven over de aanleg van de vijfde baan? Wat is de achtergrond van de aansporing van de minister richting Schiphol om sneller te beginnen met de aanleg van de vijfde baan? Vormt dit geen risico zolang de procedures nog niet zijn afgerond? Het ligt op zijn minst in de rede de uitspraak van de Raad van State af te wachten over de nieuwe versie van het aanwijzingsbesluit. De ingebruikname van de vijfde baan en het afgerond zijn van het isolatieprogramma zijn op grond van de PKB Schiphol onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wordt met een zogenaamde flexibele aanpak bij het isolatieprogramma dit vereiste uit de PKB niet losgelaten? Het is moreel niet verantwoord dergelijke risico's af te kopen. En is het waar dat in Aalsmeer, Uithoorn en Nieuw Vennep nog steeds wordt gebouwd op plaatsen die in de toekomst hinder zullen ondervinden? Kunnen die bewoners dan aanspraak maken op schadevergoeding?

De heer Van den Berg was er niet zonder meer van overtuigd dat de groei naar 600 000 vliegbewegingen past binnen de dubbeldoelstelling. Hoe beperkt legt de regering de dubbeldoelstelling uit? In de nota wordt aangegeven dat geluid de sleutelfactor is die beperkingen oplegt aan toekomstige groei. De grenzen voor externe veiligheid en luchtverontreiniging zouden minder kritisch zijn. Is dat niet wat te kort door de bocht? In het RIVM-rapport «Schiphol binnen milieugrenzen» wordt geconstateerd dat een groei naar 600 000 vluchten niet mogelijk is als men alle milieu- en veiligheidsnormen in acht zou nemen. Richt de regering zich dan ook niet te eenzijdig op het aspect geluid om zo de uitbreiding naar 600 000 vluchten veilig te stellen? Is het ook geen teken aan de wand dat de regering het stand-stillbeginsel voor geuroverlast reeds heeft losgelaten? De nota kent twee grote lijnen: doorgroeien op Schiphol, of een luchthaven in de Noordzee. Maar zou de selectieve ontwikkeling van het luchtverkeer niet als derde pijler aan de nota moeten worden toegevoegd? De mogelijkheden van versneld inzetten op economische selectiviteit, waarbij delen van het vliegverkeer met weinig toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie worden ontmoedigd, lijken in de nota onvoldoende te worden onderkend. De begeleidingscommissie-TNLI (Toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur) constateerde reeds in december 1998 dat in het TNLI-proces onvoldoende aandacht is geweest voor selectieve luchtvaart en de toegevoegde waarde van verschillende segmenten. Hoe valt dat te verklaren? En hoe kan de uitwerking van het selectiviteitsbeleid alsnog een volwaardige plaats krijgen?

Over de toekomst van Schiphol na 2010 dient nog nadere besluitvorming plaats te vinden: Noordzee of wijziging banenstelsel? Naar de mogelijkheden in de Noordzee moet nog onderzoek plaatsvinden. Daarbij moeten ook de gevolgen voor de noordelijke vleugel van de Randstad worden onderzocht. En vereist het rendabel maken van een luchthaven in de Noordzee geen enorme groei van het vliegverkeer? Dat staat op

gespannen voet met de doelstelling van beheerste groei en duurzame ontwikkelingen. De heer Van den Berg sprak zijn voorkeur uit voor een locatie in de Noordzee en achtte een verdere uitbreiding van Schiphol ongewenst. Hoe verloopt het verdere besluitvormingstraject en op welke wijze wordt de Kamer hierbij betrokken? Zal de rol van de Kamer in de vele afspraken tussen kabinet en private sector niet ondergesneeuwd raken? In de brief van 25 juni 1999 staat namelijk dat er reeds een taakverdeling is vastgesteld tussen luchtvaartsector en Rijksoverheid inzake het onderzoek van te maken afwegingen en dat de luchtvaartsector de rol heeft van initiatiefnemer voor de ontwikkeling van de nationale luchthaven en de Rijksoverheid de rol van beoordelaar en toetser. Wordt zo de rol van de overheid niet geminimaliseerd en ontstaat er geen vermenging van verantwoordelijkheden tussen publieke en private sector? Dat is een belangrijk punt. Er is hier sprake van een publieke infrastructuur, waarvoor de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid heeft. De heer Van den Berg vond volledige privatisering van Schiphol dan ook een brug te ver! Hoe kan bereikt worden dat voortaan minder gedateerde voortgangsrapportages worden geleverd? De luchtvaart is en blijft een van de grootste milieuvuilers, zowel nationaal als mondiaal. De heer Van den Berg drong daarom opnieuw aan op versnelling van de internationale afspraken over accijns op kerosine en BTW op vliegtickets.

Antwoord van de regering

De **minister** constateerde dat het algemene gevoel is dat Schiphol als een gewoon bedrijf gezien dient te worden en privileges niet meer aan de orde zijn. Dat is een uiterst gezond standpunt. Zij had wel enig verschil opgemerkt in de standpunten ten aanzien van de mainportontwikkeling. Het kabinet is voornemens om over het economisch belang van de mainports een aparte notitie te maken. Het debat kan daardoor aan kracht winnen. Een luchthavenvergunning biedt de luchthaven Schiphol de ruimte om op een verantwoorde wijze het bedrijf te voeren. Naarmate de sector zich méér inspannt, kan er meer binnen de randvoorwaarden van de luchthavenvergunning. Als er echter een potje van gemaakt wordt, kan er helemaal niets. Een soort stolpconcept waarmee dan buitengewoon flexibel zou moeten worden omgegaan, past absoluut niet in die benadering. Dat leidt tot verwarring bij de burgers. Wanneer men zich daaraan niet houdt, is er een passend sanctie-instrumentarium. Daarin past het opleggen van boetes en het sluiten van banen. De boetes moeten inderdaad zodanig zijn dat zij ook echt pijn doen. Dat stelsel wordt de komende maanden uitgewerkt. Over en weer moet men precies weten, wat men aan elkaar heeft. Afspraak is afspraak! De PKB wordt omgelabeld naar een handhaafbaar en controleerbaar vergunningensysteem. Het sleutelwoord daarbij is gelijkwaardig. Ten aanzien van geur is dat echter niet helemaal mogelijk. Dat neemt echter niet weg dat met de sector afspraken gemaakt worden die ertoe leiden dat geur binnen te definiëren perken blijft. Het kabinet is van mening dat hier het begrip gelijkwaardig niet gehandhaafd kan worden. Het vorige kabinet heeft een nota geschreven over de selectieve groei van de luchtvaart. Die nota is met de Kamer besproken. Dat beleid wordt gecontinueerd. Op welke manier kan bereikt worden dat luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven Schiphol gezamenlijk alles doen wat nodig is? De KLM verricht 75% van de activiteiten op de luchthaven Schiphol. De KLM zit in een alliantie. Die wereld is enorm in beweging. Het is echter geen stabiele situatie. Er zijn geen zekerheden. Omdat het kabinet de mening is toegedaan dat Nederland zijn deuntje moet meeblazen in de luchtvaart, moet goed opgelet worden. Discussies over charters en transfer-

passagiers zijn op zichzelf niet zo interessant. Als je een luchthavenvergunning geeft aan het bedrijf Schiphol, maakt Schiphol afspraken met carriers die daar hun haven hebben en zal uiteindelijk hetgeen het meest interessant en lucratief is daar zijn plek vinden. Juist vanwege de grens van die vergunning, zal Schiphol steeds kritischer moeten zijn. Formeel geeft de slotcoördinatie geen ruimte een en ander te reguleren, materieel gebeurt het echter allang. In 1995 bijvoorbeeld ging het nog om 15% lawaaierige vliegtuigen op Schiphol en in 1999 is dat nog maar 1%. Het is enorm belangrijk voor de luchthaven zo min mogelijk lawaaibakken binnen te krijgen. De discussie in TOPS is erop gericht te zoeken naar een zo sterk mogelijke positie van de luchthaven met zo min mogelijk problemen bij het handhaven van de vergunning. Bij die discussie wordt onder meer gesproken over de nachtvluchten, de start- en landingsprocedures et cetera.

De voortgangsrapportage 1998 over de uitvoering van de PKB Schiphol en omgeving is inderdaad veel te laat verschenen. De oorzaak is gelegen in het feit dat naar aanleiding van de schoonschipoperatie door de ministers van VROM en VW besloten is, om alles wat uitgestuurd werd van een eigen oordeel te voorzien, de cijfers te laten valideren enz. Dat alles heeft tijd gekost. De vervolgrapportage zal in oktober gereed zijn en bouwt voort op die gevalideerde cijfers.

Het kortetermijnbeleid richt zich op het vierbanenstelsel. Daarover is een aantal afspraken gemaakt. De aanwijzing wordt veranderd, de absurditeiten moeten eruit. Schiphol is verantwoordelijk voor het maken van die MER en heeft deze onlangs aan het kabinet aangeboden. TOPS komt 9 juli met een advies over deze MER. Vervolgens zal een en ander ter inzage worden gelegd, daarna zal het kabinet zijn standpunt bepalen en kan ook de Kamer daarover oordelen.

Gras heeft inderdaad geen oren, maar ligt wel binnen de zonering. Al die absurditeiten zijn goed bestudeerd door de commissie-In 't Veld. Schiphol zelf is een grote leverancier geweest van het basismateriaal, op grond waarvan uiteindelijk een voorstel wordt gemaakt. De minister verwachtte dat de aanwijzing snel zal komen. Het gedoogbeleid moet beëindigd worden. Dit jaar zal er nog één keer moeten worden gedoogd, maar als de aanwijzing er is, geldt: afspraak is afspraak! Wat de margeoverschrijdingen betreft, is de verwachting in juni 1 Kef een dreigende overschrijding van 16 en feitelijk 0. Bij LAeq is dat 0 marge, dreigend 0 en feitelijk 3. Op 29 juni is de marge voor Ke 0, dreigend 10 en bij LAeq is de marge 1, dreigend 0 en feitelijk 3. Sturen helpt dus! Vorig jaar was immers de verwachting dat in mei al met een gedoogbeleid zou moeten worden begonnen en dat is nu nog niet het geval. Schiphol is gevraagd het gebruiksplan bij te stellen op basis van de huidige overschrijdingsgegevens. Het beleid moet worden aangepast.

De groei van het aantal vliegbewegingen is inderdaad onlosmakelijk verbonden met een vermindering van het aantal geluidgehinderde woningen naar circa 12 000. Men moet hard daaraan werken. Misschien moet gezocht worden naar mogelijkheden in de randen van de nacht. Het is opvallend dat in Nederland relatief veel meer geklaagd wordt dan in andere Europese landen. De minister meende dat dit te maken heeft met de polarisatie die in reeksen van jaren bij Schiphol is opgetreden. Twee maanden geleden waren er 4000 klachten van vier bellers. Dat zit misschien toch wel een beetje tussen de oren! Ook de minister achtte het verstandig om het primaat voor het gezondheidskundig onderzoek te verleggen naar VWS. De minister van VWS zal daartoe worden uitgenodigd. De Kamer zal daarover schriftelijk worden geïnformeerd. De G&GD uit Amstel- en Meerlanden zijn buitengewoon belangrijk bij dit onderzoek en die zitten er echt bovenop. Er bestaat echter geen internationaal onderzoek dat als referentiekader kan dienen. Het trekken van conclusies die houtsnijden, kost derhalve veel tijd. Het betreft ook

validering van wetenschappelijk onderzoek. Het is buitengewoon ingewikkeld.

De gemeenten in de regio is verzocht het programma Dubogis te combineren met het isolatieprogramma voor Schiphol. Op die manier worden mensen niet tweemaal geconfronteerd met een isolatieprogramma. Dat leidt echter tot enige vertraging. Verder is met de minister van VROM overleg gevoerd over het feit dat de desbetreffende bewoners het soms buitengewoon rigide vinden een vast isolatieprogramma te moeten accepteren. De minister was van mening dat het dan ook niet moet worden opgelegd. Een en ander moet juridisch echter wel worden afgedicht. Er dient sprake te zijn van een kettingbeding. Het is goed dat het TOPS-overleg plaatsvindt. Het geeft inzicht in de cijfers. Soms wordt onderzoek geëntameerd en dat vergroot de transparantie. Los van de vraag of men het altijd eens is, is zo'n benadering heel goed. Dit soort constructies passen bij het groene poldermodel. Men is op een praktische manier met elkaar aan de slag.

Er komt een nieuw structuurschema burgerluchtvaartterreinen dat zich richt op regionale en kleine luchthavens. Aan het eind van het reces verschijnt een hoofdlijnennotitie, waarin de regionale luchthavens aan de orde komen en verder besproken kunnen worden. Over dit punt heeft ook een hoorzitting plaatsgevonden, waarin alle overheden hun mening hebben kunnen geven. Verder is er een afspraak met de Kamer over het nachtregime voor de luchthaven Rotterdam. De minister stelde zich voor zonder overgangstermijn dit nachtregime te effectueren. In het najaar zal met de Kamer verder gesproken worden over charters, soorten vliegtuigen, nachtregimes et cetera.

Na de uitspraak van de Raad van State van juli 1998 was het niet simpel de aanwijzing te repareren. Het ging om zaken die nooit eerder aan de orde waren geweest, zoals bijvoorbeeld woonboten en houten woningen. Dat was heel ingewikkeld en daarover is met de desbetreffende overheden uitgebreid gesproken. Het heeft inderdaad lang geduurd, maar het is beter méér tijd te nemen en het goed te doen dan minder tijd en in de problemen te komen. Natuurlijk kan iedere stap die het departement verzet, schriftelijk worden meegedeeld. De Kamer zou zich dat echter niet moeten willen aandoen! De PKB is onherroepelijk, ook al moet op een aantal onderdelen reparatie plaatsvinden. Een en ander kan in 2003 zijn afgerond. De luchthaven heeft al veel grond in bezit. Als daar reeds de desbetreffende voorbereidingen worden getroffen, lukt het wellicht om in 2003 die vijfde baan gereed te hebben. Als die namelijk niet op tijd klaar is, gaat de groei eruit en heeft Schiphol een probleem. Daarom had de minister de luchthaven uitgenodigd creatief te zijn en al te doen wat gedaan kan worden. Rijkswaterstaat kan nog eens bekijken in hoeverre een procedure kan worden uitgewerkt opdat in 2003 die baan klaar is. Natuurlijk moet een en ander uiteindelijk juridisch afgehecht worden. Dat hoeft echter helemaal niet te betekenen dat men nu nog niets kan doen. Als Schiphol geen ondernemersrisico wenst te nemen, is dat prima maar dan wordt het niet het probleem van de overheid, ook niet in 2003. De minister toonde zich verbaasd over de vraag over het afdekken van de financiële risico's.

De procedure voor reparatie is nu naar de Raad van State gestuurd. De Raad van State moet uitmaken of het huiswerk goed gemaakt is. De minister was van mening dat er lex specialis moet komen.

Voor de lange termijn moet binnenkort worden aangegeven, of gekozen wordt voor een groter wordend Schiphol of voor een locatie in de Noordzee. Natuurlijk kan daarbij een aantal opties medeverkend worden. Dat vergt echter wel een nadere precisering van het besluit. Een en ander wordt nu voorbereid, vandaar dat nog veel studies aan de orde zijn. Bij alle grote varianten is een fors amoveringsprogramma aan de orde. Dat wordt nu in kaart gebracht.

De desbetreffende nota van het vorige kabinet vormt de basis voor de

wijze waarop het kabinet aankijkt tegen het begrip selectiviteit in het kader van de luchtvaart. Hetgeen nu wordt voorgesteld, betreft de eenentwintigste eeuw. Niemand heeft echter de wijsheid in pect en weet hoe het precies gaat met de groei van de luchtvaart. Het lijkt echter voor de hand te liggen dat die stijgt. Natuurlijk worden de afspraken van Kyoto in acht genomen. Het is overigens niet waar dat de luchtvaart de grootste vervuiler is. De luchtvaart veroorzaakt 3.4% van het broeikasprobleem, hetzelfde percentage dat één stad in Nederland aan CO₂ genereert. Er moet dus op alle fronten gewerkt worden.

Het debat over BTW op tickets en op kerosine heeft tot geen enkel besluit geleid. In het Europese Parlement is echter wel een interessante discussie gaande over de vraag, hoe in het kader van emissies een target voor heffingen gezocht kan worden. Wellicht is dat een meer begaanbaar pad. Op dit moment worden de mogelijkheden voor de Noordzeevariant uitgezocht, evenals die voor een eventuele groei van Schiphol. Geprobeerd wordt in Nederland op een verantwoorde manier de groei van de wereldluchtvaart mee te accommoderen. Dat is het uitgangspunt. De minister achtte het verstandig als de commissie kennisneemt van de taakverdeling rijk-sector met betrekking tot het onderzoek langetermijnafweging. Uiteraard speelt de Kamer hierbij een rol, de PKB-procedures komen immers altijd in de Kamer aan de orde. Schiphol moet zelf op een aantal onderdelen de leiding nemen. Daaraan kan echter niet de conclusie verbonden worden dat een en ander niet onderhevig is aan de normale parlementaire besluitvorming. Straks zal het combinatiemodel PPS ook hier gelden. Daarbij dienen de sectoren zelf veel te investeren, weegt de overheid de kosten en baten af en betreft dan haar eigen investeringspositie. De marktverkenningfase, vervolgens het programma van eisen en dan de opmaat naar PKB-1 vormen een uiterst cruciaal moment. Dat moet volgend jaar worden uitgewerkt, als eind dit jaar het preferente traject besloten wordt. Tot en met PKB-4 blijft de Kamer meebeslissen. Het «go» of «no-gomoment» heeft ook te maken met de investeringen. Stel dat de keuze op de Noordzee valt, dan zal de PKB dienovereenkomstig geordend moeten worden en moet in 2004 de beslissing vallen. Het wordt dan zeker 2012 voordat er ook maar iets ligt.

Kostenheden is een zeer Nederlands begrip. In Europees verband sprake wordt gesproken over uniformering van begrippen. Lden als geluidsbelastingsmaat kent geen afkap. In TOPS wordt gesproken over de vraag, of Lden als gelijkwaardig gezien kan worden. De minister stelde voor, de discussie over de afkap uit te stellen totdat daarover duidelijkheid bestaat. Er is maar één luchthaven waar wordt gemeten, namelijk Denver. Met Denver bestaat nauw contact over de manier waarop het meten daar plaatsvindt en hoe dat getransformeerd kan worden naar het Nederlandse systeem. Volgens de deskundigen moeten beide systemen een tijdje parallel lopen en kan in 2003 het nieuwe systeem werken.

Het begrip externe veiligheid is nergens zo uitgewerkt als in Nederland. Bij de PKB is daarvoor een beleid afgesproken. Op dit moment wordt het systeem doorgelicht. Het moet opnieuw gevalideerd worden, want het is de vraag, of de aannames van destijds wel allemaal kloppen. Op dit moment kan niet aangegeven worden, of een en ander leidt tot méér of minder onveiligheid. Samen met VROM wordt geprobeerd dat systeem goed te normeren en te verbeteren. Dat zal echter zeker tot eind van het jaar duren. TOPS volgt het hele proces.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers