

15de vergadering

Dinsdag 22 december 1998

Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Korthals Altes

Tegenwoordig zijn 68 leden, te weten:

Baarda, De Beer, Van den Berg, Bierman, Boorsma, Braks, Van den Broek-Laman Trip, Dees, Van Dijk, Van Eekelen, Eversdijk, Gelderblom-Lankhout, Van Gennip, Ginjaar, Glastra van Loon, Glasz, Van Graafeiland, Grol-Overling, De Haze Winkelman, Heijmans, Heijne Makkreel, Hendriks, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, Hirsch Ballin, Hofstede, Holdijk, Jaarsma, De Jager, Jurgens, Ketting, Korthals Altes, J. van Leeuwen, L.M. van Leeuwen, Linthorst, Lodewijks, Loudon, Luijten, Luimstra-Albeda, Lycklama à Nijeholt, Maas-de Brouwer, Meeter, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pit, Pitstra, Le Poole, Postma, Rensema, Rongen, Roscam Abbing-Bos, Ruers, Scholten, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Stevens, Stoffelen, Talsma, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Werner, Wöltgens, Van de Zand-schulp, Zijlstra en Zwerver,

en de heer Korthals, minister van Justitie, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer De Vries, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mevrouw Borst-Eilers, vice-minister-president, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en de heer Hoogervorst, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat is ingekomen bericht van verhindering van het lid Tuinstra.

Dit bericht wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regelen ter beheersing en versnelling van de procedures inzake de aanleg van de vijfde baan van de Luchthaven Schiphol (Wet procedures vijfde baan Schiphol) (25863).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Tijdens een debat in de Eerste Kamer op 28 november 1995 werd uitvoerig gesproken over de PKB Schiphol en omgeving. Met name de toen reeds bekende hogere groeicijfers kwamen daarbij aan de orde. Uitgaande van deze hogere prognoses, werd door de CDA-fractie met klem bepleit de procedures te versnellen en wel zodanig dat de benodigde infrastructuur, de vijfde baan en alles wat daarmee samenhangt, veel sneller zou kunnen worden gerealiseerd. Immers, rekening houdende met de hogere groeicijfers zouden reeds in 2001 de in de PKB genoemde grenzen zijn bereikt in plaats van in 2010/2015. Echter, de toenmalige bewindslieden hielden vast aan de lage groeicijfers, waarop de PKB Schiphol en omgeving is gebaseerd. Ik heb er de Handelingen van 28 november 1995 van de Eerste Kamer nog eens op nagelezen. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-Lebbink, waagde het zelfs de verwachting uit te spreken dat er sprake zou kunnen zijn van een afvlakking van de groei, waardoor de cijfers wel eens een heel stuk naar beneden zouden kunnen gaan.

Waarop deze verwachting was gebaseerd, werd niet medegedeeld. Door de CDA-fractie is toen reeds gevraagd om een onafhankelijk onderzoek door de Algemene Rekenkamer. Door minister Jorritsma werd dat afgewezen; zij sprak haar vertrouwen uit in de cijfers van het Centraal planbureau. Ook in de nota naar aanleiding van het verslag van 15 december jongstleden wordt door de huidige minister van Verkeer en Waterstaat weer verwezen naar de cijfers van het CPB.

Intussen weten wij beter. De groei van Schiphol is veel sneller gegaan en zal veel sneller gaan dan in de PKB (ten onrechte) is aangegeven en waarop het tijdpad is gebaseerd.

Op verzoek van de Tweede Kamer van 9 juni 1998 is dan toch een onderzoek ingesteld door de Algemene Rekenkamer naar de bij het opstellen van de PKB Schiphol en omgeving gehanteerde groeicijfers en de wijze waarop deze in de besluitvorming zijn betrokken. Het door de Algemene Rekenkamer uitgebrachte rapport Groeicijfers Schiphol is verhelderend en onthutsend tegelijk. Zo blijkt nota bene uit dit rapport dat het kabinet reeds vanaf begin 1994 beschikte over de informatie dat de groei van Schiphol veel sneller zou gaan dan in de PKB Schiphol en omgeving is voorzien. De cijfers die tijdens het debat in deze Kamer op 28 november 1995 door verschillende woordvoerders werden gehanteerd, blijken dus juist te zijn. Het eerste paarse kabinet wist dat ook, maar heeft er niets mee gedaan. Terwijl de problemen op Schiphol toenamen, problemen die dus waren te voorzien, is de zaak blijven liggen. Er is niet vroegtijdig het initiatief genomen om tot versnelling te komen, zodat de vijfde baan veel