

# 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

## Baarda

eerder operationeel zou kunnen zijn. Minstens twee kostbare jaren zijn verloren gegaan. En dat valt zeker de vorige minister van Verkeer en Waterstaat zwaar aan te rekenen.

Op de vraag van de CDA-fractie in het verslag naar de argumenten van de betrokken ministers om niet veel eerder met het initiatief tot versnelling te komen met als gevolg dat er in dat verband tenminste twee jaren verloren zijn gegaan, gaat de minister in de nota naar aanleiding van het verslag niet in en – ik noemde het reeds – verwijst slechts, ik ben geneigd te zeggen tegen beter weten in, naar de cijfers van het CPB. Ik kan het PvdA-Tweede-Kamerlid Van Gijssel heel goed aanvoelen, waar hij blijkens het Financieele Dagblad van 10 december jongstleden heeft gezegd, niet meer achter de cijfers van het CPB over Schiphol aan te lopen, omdat ze zich keer op keer hebben gediskwalificeerd. Volgens de heer Van Gijssel zijn de luchtvaartcijfers van het CPB een regelrechte aanfluiting. Waarom wil de minister geen helderheid geven over de vraag waarom niet veel eerder het initiatief tot versnelling is genomen, waarop reeds vroegtijdig, onder meer door de CDA-fractie, werd aangedrongen?

In het verslag heeft de CDA-fractie verwezen naar de brief van de minister van 25 september 1998, gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Kamerstukken II 1998/99, 25863, nr. 9) en gevraagd waarom in deze brief wordt gesteld, dat de ontwikkelingen in de luchtvaart zodanig sneller zijn gegaan dan voorzien, dat voor Schiphol een acuut probleem is ontstaan. Niet pas op 25 september 1998 was er sprake van een acuut probleem, dat acute probleem was er al in 1995 bij aanvaarding van de PKB Schiphol en omgeving en veroorzaakt door de toen reeds bekende snellere groei.

De minister is in de nota naar aanleiding van het verslag niet ingegaan op onze vragen en heeft slechts verwezen naar de beantwoording van de 163 vragen die de Tweede Kamer heeft gesteld naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer. Ik zal het op prijs stellen dat de minister alsnog op onze vragen ingaat. Als dat thans niet mogelijk is, verzoekt de CDA-fractie om een schriftelijke uiteenzetting.

Naar aanleiding van onze vragen schrijft de minister in de nota naar

aanleiding van het verslag dat de procedurele tijdswinst van ten hoogste zes maanden slechts een uitvloeisel is van de voorstellen, maar dat met het wetsvoorstel wordt beoogd te voorkomen, dat procedures slechts worden gebruikt om de aanleg van de vijfde baan te vertragen en dat daarmee de te behalen tijdswinst kan oplopen tot enkele jaren. Dat begrijp ik niet, of betekent dit dat in de PKB onvoldoende rekening is gehouden met de lengte van procedures, wat dan ook een vertragingfactor zou inhouden, zo vraag ik aan de minister? Immers, volgens de PKB zou de vijfde baan in 2003 operationeel moeten zijn.

Voorzitter! Ik grijp nog even terug op het debat op 28 november 1995 en dan wat betreft de in de PKB vastgelegde grens met betrekking tot het vervoersvolume op Schiphol: 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht. Deze begrenzing werd door de toenmalige ministers met kracht verdedigd. Minister Jorritsma stelde zelfs dat het beleid erop gericht is om verdere groei van de luchthaven te voorkomen en dat in die zin deze aantallen een absolute grens voor de groei van Schiphol zijn. Door de CDA-fractie is toen gesteld, dat deze begrenzing onjuist is, omdat de milieunormen en de handhaving daarvan juist bepalend moeten zijn. Ik heb begrepen dat het huidige kabinet inmiddels ook tot dat standpunt is gekomen. Maar wat betekent dat nu voor de geldende PKB en de stelligheid waarmee destijds de begrenzing werd verdedigd? Wanneer kunnen wij voorstellen tegemoet zien, die het schrappen van de begrenzing en het handhaven van milieunormen mogelijk maken?

Voorzitter! De CDA-fractie heeft zich verbaasd over het grote aantal van 406 vergunningen dat nodig is voor de realisering van de vijfde baan. In antwoord op onze vragen schrijft de minister, dat bundeling in de zin van samenvoeging een grondige aanpassing vraagt van de verschillende wettelijke regelingen, zowel van de rijksoverheid als van de andere overheden, en dat dit niet met dit wetsvoorstel is beoogd. Maar wordt het nu echt geen tijd dat voor dit soort grote projecten aparte wetgeving komt, waarin sprake is van genoemde bundeling en de coördinatie bij de rijksoverheid komt te berusten? Welke procedures moeten nu nog worden gevolgd en

wanneer is de aanwijzing Schiphol onherroepelijk?

Voorzitter! Schiphol is wel genoemd het debat van de gemiste kansen. Na veertig jaar Schipholdebat zijn de problemen alleen maar groter geworden. In NRC Handelsblad van zaterdag jongstleden staan enkele citaten vermeld uit een recent uitgebracht rapport van een commissie die door het kabinet is ingesteld om de kwaliteit van de besluitvorming te bewaken en is geactualiseerd naar aanleiding van de besluitvorming van het kabinet van vrijdag jongstleden. Ik citeer: "In een wereld die steeds sneller verandert, besluit de overheid steeds langzamer. Dat beeld lijkt te zijn bevestigd met het 'Schipholbesluit' van het kabinet: er is maanden op gewerkt en het is weer niet definitief. En dan is de besluitvorming op onderdelen ook nog 'onbegrijpelijk' en gebaseerd op cijfers die 'een schijnzekerheid' wekken waarbij niemand is gebaat." In HP De Tijd van 11 december jongstleden lichte de vroegere VVD-milieuminister Winsemius zijn hart. Hij trok een vergelijking met de eekhoorn die een streep trekt in het zand, maar – omdat hij niet weet wat hij ermee aan moet – die weer wist met zijn eigen staart. Ik citeer de heer Winsemius: "Hoeveel strepen staan er rond Schiphol? Je wordt bedonderd waar je bij staat. Ik word er niet goed van. Hoe kun je na alles wat is gebeurd met droge ogen aan de milieubeweging vragen of zij weer met open vizier aan tafel wil gaan zitten met een overheid die keer op keer heeft laten zien niet op haar taak berekend te zijn." Hier zijn naar mijn mening ernstige vragen over de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de overheid in het geding. Blijkens persberichten heeft het kabinet vrijdag jongstleden weer geen besluit genomen voor de langere termijn, maar alleen gekeken naar de situatie op Schiphol tot het jaar 2010. Wie de besluitvorming en de benodigde proceduretijd tot nu toe overziet, weet dat haast is geboden. In Vrij Nederland van 19 december jongstleden zegt minister Netelenbos dat er over minimaal 15 jaar een vliegveld in zee ligt en minister Pronk ziet al een nieuwe stad verrijzen op de huidige Schiphollocatie. Dan moeten er nu echter wel besluiten worden genomen.

## Baarda

Voorzitter! Recent heeft de luchtvaartsector een besluit genomen over de uitbreiding van de vliegveldcapaciteit. Daarin pleit de sector ervoor de vijfde baan met de grootste spoed aan te leggen en zo spoedig mogelijk een besluit te nemen over het al dan niet aanleggen van de parallel-Kaagbaan. De sector spreekt zich uit voor een model waarbij uiteindelijk alle vliegtuigbewegingen op een eiland in de Noordzee worden ondergebracht en de huidige locatie Schiphol en haar ruime omgeving vrijkomen voor werken, wonen en recreatie. Voorts is de sector van mening dat het vliegveld in de Noordzee vanaf 2010 operationeel dient te zijn. Wat is de mening van de minister over het standpunt van de luchtvaartsector? Acht zij de daarin genoemde termijnen haalbaar, daarbij ook rekening houdend met belangen van milieu en veiligheid? Met belangstelling wacht ik het antwoord van de minister op onze vragen af.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Bij de behandeling van de PKB Schiphol in november 1995 heeft mijn fractie zich uiteindelijk uitgesproken voor de aanleg van de vijfde baan. De belangrijkste overweging was dat de regering zich in de PKB uitsprak voor een beheerste en gerichte groei van de luchthaven, waarbij tegelijkertijd de kwaliteit van het milieu in de omgeving van Schiphol verbeterd moest worden, de zogeheten dubbele doelstelling. De aanleg van de vijfde baan beoogde het aantal ernstig gehinderde woningen – althans wat geluid betreft – te verminderen. Het realiseren van de andere milieudoelstellingen zoals stank, emissies en externe veiligheid, werd vooral gezocht in de beperking van de omvang van het vliegverkeer, een maximum aantal passagiers en een maximum aantal vlieg-bewegingen per jaar.

Inmiddels zijn wij ruim drie jaar verder en lijkt het heldere toekomstperspectief voor Schiphol zoals dat aan ons door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat werd geschetst, ver te zoeken. Voorzover wij uit publicaties in de pers kunnen opmaken, gaat het nog vooral om groei op Schiphol zelf en mogelijk in de toekomst op een eiland in de Noordzee. Bij de behandeling van de

begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat vorig jaar, hebben wij al uitgesproken dat het aantal passagiers voor ons niet heilig is, maar – zo zeiden wij toen – die grens kan wat ons betreft alleen worden losgelaten als er andere instrumenten worden ingezet om binnen de vastgestelde milieugrenzen te blijven en deze maatregelen ook in de aanwijzing worden opgenomen. Wij zullen op de ontwikkelingen in de luchtvaart uitvoerig terugkomen bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in maart volgend jaar. Op dit moment zouden wij alleen van de minister willen weten of zij van plan is haar beleid voor de toekomst te blijven baseren op de uitgangspunten van de huidige PKB, dat wil zeggen op een beheerste, gerichte groei, waarbij tegelijkertijd de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van Schiphol verbeterd moet worden.

Ik keer terug tot het voorliggende wetsvoorstel. Ook al weten we nu nog niet hoe de andere milieudoelstellingen gerealiseerd gaan worden, een beperking van het aantal woningen dat ernstig gehinderd wordt door het vlieg-lawaai is op zichzelf ook de moeite waard. Het zou dan ook voor de hand liggen dat wij ieder wetsvoorstel dat deze verbetering eerder mogelijk maakt van harte zouden steunen. Toch is dat niet zonder meer het geval. Wij hebben bedenkingen bij de zwaarte van het middel waar de minister naar grijpt. Het mogelijk maken van een verdere groei van het vliegverkeer is naar onze mening van een andere orde als bijvoorbeeld de versterking van de rivierdijken. Wij zullen daar echter niet uitvoerig op ingaan. Er is in de Tweede Kamer uitgebreid over gedebatteerd en de Tweede Kamer heeft de scherpste kantjes ook van het wetsvoorstel afgehaald.

Wel willen wij graag een reactie van de minister op een punt dat de Vereniging Milieudefensie naar voren heeft gebracht. Dit betreft de veronderstelling van de minister dat de kring van belanghebbenden in alle procedures (principebesluiten, PKB, aanwijzing en onteigening) dezelfde is en dat er dus geen zwaarwegende bezwaren zijn tegen het bekorten of zelfs weglaten van inspraakmogelijkheden. De Vereniging Milieudefensie brengt hier

tegenin dat dit niet op voorhand vaststaat en het wetsvoorstel dus wel degelijk de rechtsbescherming inperkt en in strijd is met de rechtszekerheid. Graag horen we de reactie van de minister.

Dan ons tweede bezwaar. De fractievoorzitter van de PvdA aan de overzijde liet onlangs weten "horendol" te worden van Schiphol. Wij kunnen ons dat voorstellen. Betrouwbare informatie over Schiphol blijkt in de praktijk moeilijk te verkrijgen. Voorzover dat de groei van het luchtverkeer betreft, is daar nog wel begrip voor op te brengen. Wij beseffen dat het ministerie deze groei niet geheel en al in de hand heeft, al doet de mate waarin de werkelijke groei afwijkt van de door de minister gehanteerde prognoses ons wel de wenkbrauwen fronsen. Maar voor informatie over de te verwachten procedures geldt toch veel minder dat de minister daar geen zicht op heeft?

Het wetsvoorstel is in wezen gericht tegen de eigenaren van het Bulderbos. De minister heeft dat met zoveel woorden ook gezegd tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer. Een vraag die ons in dit verband intrigeert is hoe het toch kan dat de minister zich pas in 1998 realiseerde dat de te verwachten juridische procedures zo langdurig zouden kunnen zijn dat de vijfde baan mogelijk pas na 2003 in gebruik zou kunnen worden genomen? Het kon de minister toch bekend zijn dat het Bulderbos is aangeschaft om de uitbreiding van Schiphol zo lang mogelijk tegen te houden? Mijn fractie is verbaasd dat hier tot voor kort geen problemen werden verwacht en nu moet worden ingegrepen in de normale juridische procedures. Wij wachten de toelichting van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Uit de richting van de vragen en wellicht ook de toonzetting in de schriftelijke voorbereiding van dit wetsvoorstel heeft de minister vast al begrepen hoe de vlag erbij hangt bij de fractie van GroenLinks. Wij zien weinig tot niets in deze ad hoc-wetgeving, door voorstanders ook wel een lex specialis genoemd, met als doel de vijfde P-baan te versnellen en procedures te beknootten. Dit klemt

des temeer daar binnenkort een algemene, principiële discussie is te verwachten over versnelling van procedures waarbij diverse wetten (Tracéwet, Luchtvaartwet, WRO) worden betrokken. Laten we dat maar eens afwachten, is mijn idee. In het eerste advies was de Raad van State zeer terughoudend. Gesproken werd over aantasting van de rechtszekerheid, het schenden van gewekte verwachtingen en in strijd met het verbod op willekeur. Uiteraard speelt in onze positiebepaling ook mee, dat wij niet hebben ingestemd met de PKB en voorkeur hadden voor de 5G-baan. De minister zal ongetwijfeld stellen, dat het de meerderheid in de Tweede Kamer was, die de regering heeft verzocht om tot deze versnelling te komen. Maar het is haar natuurlijk niet ontgaan, dat GroenLinks niet tot die meerderheid behoorde.

Maar los van de discussies over de PKB en het gewenste banenstelsel is onze fractie van mening, dat de argumentatie om tot deze ad hoc-wet te komen aan alle kanten ramzelt, in de tijd nogal heeft gewisseld en bepaald niet overtuigend is. Voorzitter! Ik loop de belangrijkste argumenten langs. Het eerste argument is: dit is een noodzakelijke wet want de groei van Schiphol is van nationaal belang. Schiphol is met haar mainport dé banenmotor van onze economie. Voorzitter! Onze fractie vindt deze politieke keuze voor een specifieke lobby in één van de sectoren van onze economie niet echt voor de hand liggend. Wij hebben het al vaker gezegd: Schiphol lijkt boven de wet te staan, nog belangrijker dan Hare Majesteit. Door de belangen van Schiphol tot nationaal belang te verklaren, wordt duidelijk hoe de heersende politiek gefixeerd is op vliegverkeer. Natuurlijk wordt het nooit toegegeven, maar uiteindelijk is het een onderbuikgevoel. Wauw, de mens kan vliegen en die kick, die kinderlijke reactie, bepaalt de bril van waaruit de economische belangen worden waargenomen.

Vaak koerst de regering blindelings op het CPB en zijn modellen, maar in dit geval niet. Want het is de minister toch wel bekend, dat het CPB in zijn berekeningen van de bijdrage van Schiphol aan de nationale welvaart tot de conclusie kwam, dat Schiphol slechts een van de 60 banenmotortjes is? Ik heb het wel eens aan een directeur van het

CPB gevraagd: als we die vele miljarden nu eens niet in Schiphol steken, maar in bijvoorbeeld energiebesparing, biologische landbouw, duurzame energie, ecologisch bouwen, investeringen in onderwijs enz., zou dat dan niet evenveel of meer welvaart, welzijn en werkgelegenheid opleveren? Het antwoord was: dat is heel goed mogelijk. We willen het wel eens uitrekenen, maar de regering heeft ons dat nooit gevraagd. U moet er trouwens wel op rekenen, zei hij erbij, dat de conclusie minder rooskleurig kan zijn dan de milieuorganisaties wel eens claimen. Maar dat is niet bijzonder; Schiphol doet dat majorenen van economische effecten ook.

Voorzitter! Interessant in dit verband is de visie van Wouter van Dieren, die Schiphol een gesubsidiëerd kaartenhuis noemt met meer maatschappelijke schade dan voordelen. Er moet helemaal niet gekoerst worden op groei om de groei; dat is de ideologie van de kanker cel schrijft hij beeldend in een mooi verhaal, afgedrukt in Trouw van zaterdag 21 november 1998.

In de discussie over het nationaal belang heeft de vorige regering het geprobeerd door in de witte stukken een parallel te trekken met de noodzaak tot dijkversterking waarbij ook spoedprocedures zijn geaccepteerd. Maar toen door bijna alle fracties in het parlement deze vergelijking werd verworpen – bescherming tegen dijkdoorbraken is inderdaad wél een nationaal belang waarbij de veiligheid van mensen centraal staat – heeft men deze vergelijking maar schielijk ingetrokken. Het is een voorbeeld van de wisselende argumentaties.

Het tweede argument is dat deze lex specialis nodig is om vertraging te voorkomen. Het maakt stroomlijning en beheersing van de vele procedures mogelijk. Vertraging willen we niet want de vijfde baan boekt een grote milieuwinst, zo wordt gesteld. Voorzitter! Aanvankelijk werd gezegd, dat deze wet slechts leidde tot een tijdswinst van 3 tot 6 maanden. De minister geeft zelfs toe, zij het nog niet helemaal voluit, dat hierop wellicht in het begin te veel de nadruk is gelegd. Ze moest deze marginale tijdswinst ook wel loslaten toen ze met de kritiek werd geconfronteerd, dat de regering zelf bij de Raad van State anderhalf jaar heeft verspeeld door zeer traag

met een reactie te komen. En dat is nog niet alles, voorzitter; ook in het kader van de parlementaire behandeling is een half jaar tijd verspeeld. De behandeling werd in april gestaakt in verband met het aspect onteigening, en pas in september weer opgepakt.

Voorzitter! Heeft een overheid, die zo reageert en daarmee in haar eigen optiek zozeer het "nationaal belang" schaadt, nog wel het recht om dit soort ad hoc-wetgeving voor te stellen? In ieder geval wordt het er allemaal niet geloofwaardiger op om deze ingreep in wettelijke procedures te rechtvaardigen.

Voorzitter! Tijdens de plenaire behandeling aan de overzijde bleek opeens de aap uit de mouw te komen: deze gelegenheidswet was nodig om het Bulderbos van een antwoord te voorzien. Die actievoerders willen immers alles doen om de vijfde baan te voorkomen, zo stelde de minister, en daar zullen we met deze ad hoc-wet wel even een stokje voor steken. De minister riep zelfs Paul Rosenmöller op om te stoppen met het laten groeien van zijn boompje daar, want dat zou niet passen in zijn groenepoldermodel. Laat ik de minister hier nu eens uitleggen waarom ook leden van mijn fractie – ik heb zelfs begrepen dat het niet tot mijn fractie beperkt is – hun boompje daar zo lang mogelijk willen laten groeien. Ik ben van mening dat het de wereld op zijn kop zet, als zij de initiatiefnemers van het bulderbos verwijt misbruik te maken van procedures. Dat heeft zij gedaan aan de overzijde.

Het Schipholbeleid van paars, en met name dat van de Partij van de Arbeid, die wel een heel sterke en specifieke lobby binnen haar gelederen kent, hoewel de minister dat in haar dagboek in NRC Handelsblad luchtigjes ontkent, verklaart juist de oorlog aan het groenepoldermodel. Op geen enkele manier wordt rekening gehouden met de gefundeerde kritiek van de milieubeweging en er wordt doorgeslagen met het sprookjes-scenario: groei en milieuwinst. Met zo'n confrontatiepolitiek moet de minister niet rekenen op naïviteit onzerzijds en een vrijwillig opgeven van protest- en verzetmogelijkheden.

Maar die vijfde baan, zo zal de minister ongetwijfeld zeggen, leidt tot milieuwinst. Daar kan GroenLinks toch moeilijk tegen zijn? Wij zijn inderdaad voor grote milieuwinst bij

## Pitstra

Schiphol. Schiphol is gewoon een vieze man, die gewassen, geknipt en geschoren moet worden. De vijfde baan leidt tot milieuwinst ten opzichte van de huidige situatie, maar de huidige situatie van onbeheerste groei, met subsidies op milieuvervuiling, stellen wij juist ter discussie. Los hiervan blijven wij voor een ander banenstelsel, de gedraaide baan, 5G of 5GG. Ook de PvdA-werkgroep heeft recentelijk hiervoor gepleit.

Wij zijn laatst met nogal wat Eerste-Kamerleden een dagje op bezoek geweest bij Schiphol, altijd interessant. Vanuit de verkeerstoren kon je ook heel goed beoordelen waarom de vijfde baan juist daar niet moet komen. Die ligt gewoon veel te ver weg en is bij slecht weer vanuit de verkeerstoren niet eens te zien. Ik ben een beetje wantrouwig, maar ik denk dat daarvoor gekozen wordt omdat in de toekomst, met de heel ruime jas die Schiphol krijgt, gemakkelijker op de bestaande locatie kan worden uitgebreid.

Ik heb trouwens nog wat vragen over de vijfde P-baan. In welke situaties en bij welke windkracht en windrichtingen kan van deze "milieubaan" geen gebruik gemaakt worden? Geldt dat ook voor de meest heersende noordwesten-, westen- en zuidwestenwind? Hoe groot is dan eigenlijk de ontlasting van de Buitenveldertbaan? De grootste milieuwinst is natuurlijk te boeken door de groei van Schiphol aan banden te leggen. De milieubeweging heeft hiervoor een zespuntenplan gelanceerd. In de nota naar aanleiding van het verslag staat geschreven, dat dit plan wordt betrokken bij de verdere discussie over de toekomst van Schiphol. Dat is ons te weinig. Er moet echt een plan van aanpak komen waarin deze zes punten worden uitgewerkt. Hierzonder kan de minister niet verwachten dat wij onder de indruk zijn van haar milieuwinst met de vijfde baan.

Het derde argument is dat de baan nodig is omdat de groei van Schiphol veel sneller is gegaan dan wij in de PKB hadden voorzien. Toen ik dit argument las, dacht ik: je moet wel lef hebben. Bij de behandeling van de PKB in de senaat was het voor alle fracties duidelijk, dat de gehanteerde groeicijfers, gepresenteerd door de vorige minister, niet deugden. Zelf sprak ik in dat debat over knoeicijfers, want ik houd wel

van heldere taal. Het dagblad Trouw sprak zelfs van leugens. Het rapport van de Algemene Rekenkamer sprak hierover ook duidelijke taal. Hoe durft de minister nog met dit gammele argument aan te komen ter ondersteuning van haar verhaal? Ik had geschreven dat zij er zelfs het gevaar mee loopt, de CDA-fractie, die toch zeer pro-Schiphol is, voor het hoofd te stoten. De heer Baarda is hier ook uitgebreid op ingegaan.

Ik wijs nog even op een brief van Milieudefensie die wij pas gisteren hebben gekregen, hoewel hij 15 december is verstuurd. Ik vraag de minister om op die brief te reageren. Ik weet niet of zij hem heeft. Anders kan ik haar zo even een kopietje geven. Mevrouw Linthorst van de PvdA heeft dit punt er ook uit gehaald. De inspraak wordt beknot met de argumentatie, dat vaak niet dezelfde personen belanghebbenden zijn bij de procedures. Ik zou daar in ieder geval antwoord op willen hebben. Ook zou ik een antwoord willen hebben op de opmerking dat er strijd is met artikel 6 van het EVRM.

Voorzitter! Wij concluderen dat de argumenten ter onderbouwing van het wetsvoorstel nogal rammelen en dat wij niet via dit soort gelegenhedswetgeving particuliere belangen moeten dienen. Wij moeten rustig de algemene, principiële discussies over mogelijke herziening van procedures in diverse wetten afwachten. Daarbij zal ons uitgangspunt zijn dat een zekere stroomlijning en parallelschakeling van procedures niet per definitie taboe is, als er maar op geen enkele wijze afbreuk wordt gedaan aan noodzakelijke rechtsbescherming.

□

De heer **Bierman**: Mijnheer de voorzitter! Het voorliggende wetsontwerp heeft betrekking op de vijfde baan. In feite hebben wij het echter over de zesde baan, want de vijfde baan is de oude Schipholbaan, ook wel de 22/24 genoemd, met benadering over het centrum van Amsterdam. Deze titel geeft al aan waar de problemen met deze baan liggen. Is het de bedoeling dat het een vijfde baan wordt in plaats van de andere vijfde baan en zo ja, welke baan vervalt dan? Men begrijpt dat ik de 22/24 graag gesloten en onklaar gemaakt wil zien, zodat daarop niet meer kan gevlogen kan worden. Dan

hebben we echt één vijfde baan. Door te spreken over een nieuwe vijfde baan, kunnen dan misverstanden worden weggenomen. Graag krijg ik op dit punt een harde toezegging van de minister.

De gang van zaken rond de 22/24 is interessant en een aanleiding om de houding van het gewone bedrijf Schiphol eens nader onder de loep te nemen. Toen de baan in 1994 werd heropend, is in een letter of intent met de gemeente Amsterdam afgesproken dat met een minimum van 1% en een maximum van 2% mocht worden gevlogen onder bijzondere omstandigheden. Meestal gaat het dan om harde westenwind. In die bijzondere omstandigheid, waarin ook het meeste risico wordt gelopen, mag over een woongebied van tussen de 80.000 en 160.000 mensen worden gevlogen. Het lijkt mij urgent om deze baan voor sluiting in aanmerking te laten komen. Een dergelijke toezegging schijnt er ook te zijn. In 2003 zou deze baan dan mogelijk dichtgaan. Ik zou dan ook graag zien dat hij onklaar werd gemaakt. Kan de minister hier duidelijk over zijn?

Zoals ik al zei, is Schiphol een gewoon bedrijf. Is er reden om een uitzonderingspositie aan zo'n bedrijf te geven, in die zin dat een volledige rechtsgang wordt aangepast om tegemoet te komen aan de urgentie van startbaanaanleg? Een aantal zaken dat hierbij speelt, is al aan de orde gesteld. Ik zal die niet herhalen. Wel wil ik nog ingaan op het argument van de werkgelegenheid, dat de minister als eerste aanvoert. Bij het debat over de vijfde baan heb ik al gevraagd om een kosten-batenanalyse van het CPB. Die zou ons in staat stellen om beter vast te stellen welke kosten tegenover de baten staan. De baten worden breeduit gemeten, maar de kosten blijven erg onduidelijk. Kosten zijn er zeker, maar die komen niet tot uitdrukking op de "kassabon" die wordt gepresenteerd aan Schiphol of het Rijk. Neen, die wordt gepresenteerd aan de gemeenschap, de particulieren. Kosten zijn onder andere arbeidsverzuim als gevolg van geluidhinder en onveiligheidsgevoelens. Deze kostenpost is hoog, want naarmate hoger inkomen wordt genoten, is de kans groter dat hinder ontstaat door dit soort gevoelens. Het bedrag dat wordt gederfd is ook navenant hoger. Op mijn manchet heb ik zo berekend dat tegenover de

## Bierman

mogelijke toename met zo'n 40.000 banen wellicht een verlies van zo'n 120.000 banen zou kunnen staan. Dan gaat het ook nog om hoogwaardige banen. Zo'n kosten-baten-analyse maakt duidelijk dat er helemaal geen sprake is van een positief werkgelegenheidsaspect. De minister zal zo'n analyse niet kunnen toezeggen, want die had dan al lang gepubliceerd kunnen zijn. Kortom, hij is er gewoon niet en zal er ook vandaag niet komen. Toch raad ik de minister aan, hier op korte termijn aan te beginnen.

Het tweede element waarbij wij in het duister tasten betreft de kosten-batenverhouding ten aanzien van de overstappers. Het mainport-concept gaat er heel duidelijk van uit, dat 43% à 50% van de passagiers overstappers zijn, passagiers die in ons land niets te zoeken hebben. Tot op heden missen wij een studie die aangeeft hoe de verhouding van kosten en baten op dit punt precies is. Wij weten dus helemaal niet of wij ons arm dan wel rijk investeren. Daarom kan ik thans de urgentie van het project niet beoordelen.

Er blijft dan nog maar één toetssteen over en dat is de langetermijnvisie. Bij welke langetermijnvisie past deze vijfde baan? We moeten allereerst constateren, dat het kabinet in de afgelopen week al de beslissing heeft genomen, dat gegroeid kan worden. Over de cijfers wil ik niet twisten. Wellicht moet straks de prognose echt naar beneden bijgesteld worden als op kerosine BTW wordt geheven en er op Europees niveau maatregelen worden genomen. Vooralsnog is de groei niet mogelijk zonder substantiële terugdringing van de geluidhinder, terwijl we nu nog niet eens weten of die niet in zo grote mate wordt overschreden, dat bij een eventuele vermindering nog steeds sprake blijft van overschrijding. Dan is er nog het punt van de onveiligheid. De onveiligheid zal met de toename van het aantal vlieg-bewegingen groter worden. Daarnaast is er de luchtverontreiniging. Wij weten dat die niet verder is terug te dringen. Verder is er de stankoverlast.

We weten dus dat er een enorm probleem is. Het voorgaande geeft aan, dat het mainportconcept slechts daar zal slagen waar men het meest de hand kan lichten met de milieunormen. Op dat gebied heeft men in Nederland al een daverende

reputatie opgebouwd, maar het zal duidelijk zijn, dat wij op termijn de slag om de mainport gaan verliezen. Wij zijn namelijk zo'n beetje het dichtst bevolkte land van Europa en daarom loopt ons gedoogbeleid al snel uit de rails.

Gelet op de ontwikkelingen op de lange termijn, geldt dan ook de vraag: waarom doen wij nog mee aan deze verloren race? Zou het niet veel verstandiger zijn die te vergeten en ons op heel andere concepten te richten? Waarom zijn we niet liever slim als we toch niet sterk kunnen zijn?

Er zijn dan twee concepten waaraan je zou kunnen denken. Allereerst noem ik het samenwerkingsconcept. Dat heb ik al tijdens de discussie over de vijfde baan zelf aan de orde gesteld. Wat bedoel ik met dit concept? Met andere landen proberen één West-Europese intercontinentale luchthaven te realiseren. Vermoedelijk zal die dan komen te liggen waar de meeste snelle treinen samenkomen en dat is in de Kanaaltunnelzone. Dat betekent helemaal niet dat wij daaraan niet zouden kunnen verdienen. Schiphol is al lang bezig met het exporteren van zijn kennis. Het probeert overal in de wereld aandeel te nemen in de exploitatie van luchthavens. Waarom zou het dan ook niet een aandeel in de exploitatie van deze haven kunnen nemen?

Er is een tweede praktisch argument. Wanneer wij de bouw van een eiland in zee gaan propageren, moeten wij daarover toch internationaal overleg starten. Daarbij zullen wij wellicht geconfronteerd worden met landen met luchthavens die op de een of andere wijze aan de realisering van dit concept willen deelnemen.

Om dan toch nog iets van de urgentie te handhaven, wil ik vragen om na te gaan of een voorlopig of definitief drijvend eiland tot de mogelijkheden behoort. Dus als er in dezen concepten worden bekeken en tijd gewonnen moet worden, zou misschien een drijvend vliegveld niet eens de gekste oplossing zijn. Ten eerste kun je dat eiland laten meegroeien met de toename van het vliegverkeer en ten tweede – en het zal niet verbazen dat ik met dit argument kom – kun je het eiland laten krimpen met de afname van het vliegverkeer. Dat lijkt mij niet zo gek. Deze oplossing is dus veel tijdelijker en vluchtiger dan het voor

eeuwig aanleggen van startbanen. Dit is het ene mogelijke concept voor de lange termijn.

Het andere concept houdt in: alleen verder. Dat zou namelijk ook nog kunnen. Bij de realisering van dit concept moeten wij passagiersstromen als het ware van elkaar gaan scheiden. Als hier 40% à 50% overstappers komen, passagiers die hier verder niets te maken hebben, zouden wij deze stroom op termijn moeten afbouwen en over moeten schakelen op een luchthaven voor bestemmingsverkeer. We zouden dan een hoogwaardige luchthaven kunnen behouden waar degenen die hier werken of recreëren of waar degenen die van hier met vakantie gaan of die hier naar toe komen voor vakantie gebruik van kunnen maken. Dan is er geen enkel probleem. Dan is er ook geen urgentie meer, want ongeveer de helft van de capaciteit komt op deze manier vrij en wij kunnen jaren voort.

Voorzitter! Gelet op beide mogelijkheden zie ik niet waarom voor dit wetsvoorstel urgentie geldt. Ik zie op geen enkele wijze reden om aan de normale rechtsgang te tornen en om op andere wijze het gelijk te halen. Dat Schiphol het water aan de lippen staat, betekent nog niet dat dit in de samenleving het geval is.

Ik vind ook dat Schiphol op zijn zachtst gezegd zijn geloofwaardigheid niet heeft vergroot door voortdurend milieuafspraken te schenden. Ik heb net al het voorbeeld gegeven van de Schipholbaan. Ook dat vind ik geen reden om Schiphol ter wille te zijn. Als een fabrikant zijn best heeft gedaan en de bescherming van het milieu heeft verinnerlijkt, dan kan ik mij voorstellen dat je bereid bent een aantal uitzonderlijke stappen te nemen die je liever niet zou nemen. Maar ook op dat punt vind ik dit niet het eerste bedrijf dat wij daarmee moeten belonen.

Wat zou er gebeuren als wij dit niet doen? Ik kom uiteindelijk tot de conclusie dat, als wij dit wetsvoorstel niet aannemen, er als het ware weer een vertraging wordt ingebouwd: komt tijd, komt raad. Aangezien er ook nog eens druk ontstaat om eventuele gewaagdere stappen te zetten in de perspectieven die ik net heb geschetst, vind ik het dan ook buitengewoon functioneel dat ik mijn steun aan dit wetsvoorstel onthoud. Daarmee help ik de minister een flink stuk op weg, zodat de lange- en de

## Bierman

middellangetermijnvisie ten aanzien van de luchtvaart niet op de lange baan wordt geschoven, maar wellicht vandaag een nieuwe start kan maken.



De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! De fracties van de SGP, de RPF en het GPV hebben er geen behoefte aan dit wetsvoorstel aan te grijpen voor het, opnieuw, ontketenen van een politieke discussie over de opportuniteit van de uitbreiding van Schiphol, ook al is er wellicht velerlei aanleiding toe. Volgens de memorie van toelichting heeft het wetsvoorstel in de eerste plaats tot doel de aanleg van de vijfde baan te beheersen, zodat potentiële vertragingen worden voorkomen. Ook worden maatregelen ter versnelling van procedures voorgesteld, hetgeen moet resulteren in een versnelling van ongeveer een halfjaar, zo lees ik in de memorie van antwoord. Het gaat, aldus de memorie, om een groot project van nationaal belang. Dat gegeven moet een ingreep in c.q. afwijking van normale procedures rechtvaardigen. Het mag wel frappant worden genoemd dat onmiddellijk na de aangehaalde doelomschrijving van het wetsvoorstel te lezen staat: "Het ligt in de bedoeling dat het wetsvoorstel uiterlijk op 1 juni 1998 in werking treedt." Hoezo, voorkoming van vertraging en bewerkstelling van versnelling? De heer Pitstra en de heer Baarda hebben aan het aspect vertraging trouwens in veel breder perspectief aandacht besteed.

Dat overheden elkaar tot voortvarendheid en goede coördinatie manen kan moeilijk op bezwaren van onze kant stuiten, integendeel. Wij hebben wél moeite met vormen van wetgeving met een hoog ad hoc-karakter, waarbij van algemeen geldende wetgeving wordt afgeweken. Voor zulke afwijkingen kunnen echter in buitengewone situaties goede argumenten voorhanden zijn. Zulke argumenten zouden kunnen worden ontleend aan een objectieve noodsituatie of aan andere omstandigheden met een bijzondere urgentie. De mate van inbreuk op dan wel afwijking van de bestaande algemeen geldende regels moet dan wel in een redelijke verhouding staan tot de mate waarin sprake is van nood of urgentie, het proportionaliteitsbeginsel. Naarmate

de klem van de nood scherper wordt ervaren en de urgentie breed wordt aangevoeld, zal het draagvlak bij burgers groter zijn om zich neer te leggen bij maatregelen die de bestaande wetgeving tijdelijk opzij zetten. Ik verwijs naar de Deltawet grote rivieren, ook al mag die wet van de regering geen noodwet worden genoemd.

Nu erkent de regering dat, wat het onderhavige wetsvoorstel betreft, geen sprake is van het snel oplossen van een noodsituatie zoals bij de Deltawet. Het gaat om het voorkomen van onnodige vertraging bij de uitvoering van principebesluiten die met rechtswaarborgen zijn omgeven en langs democratische weg tot stand zijn gekomen. Toch is het een merkwaardige procedure dat uitvoeringsbesluiten moeten worden genomen door de formele wetgever in plaats van door de bevoegde bestuursorganen. Dat is toch een inbreuk op het principe van machtscheiding zoals wij dat in het Nederlands staatsbestel kennen en toch steeds zoveel mogelijk overeind proberen te houden?

Waar onze fracties echter meer moeite mee hebben, is dat versnelling van procedures zonder dat er sprake is van noodsituatie leidt tot aantasting van de rechtspositie van burgers. Daarmee kom ik op de kwestie die centraal stond in de bijdrage van onze fracties aan het voorlopig verslag, meer in het bijzonder wat betreft de uitschakeling van de Onteigeningswet op onderdelen. Wij gebruikten in dat voorlopig verslag de terminologie "verkorting van rechten", waarvan de regering zich in de memorie van antwoord nadrukkelijk distantieert.

Laat ik allereerst erkennen dat, wat de inachtneming van de administratieve en de gerechtelijke onteigeningsprocedure betreft, op een aantal essentiële punten sprake is van een substantiële verbetering in het gewijzigd wetsvoorstel ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Als zodanig noem ik in de eerste plaats het feit dat thans alsnog is vastgelegd dat de Raad van State wordt gehoord over ieder koninklijk besluit tot onteigening (zie artikel 14). Een tweede punt is dat de mogelijkheid is geschrapt dat tot onverwijld inbezitneming wordt overgegaan door de minister van Verkeer en Waterstaat van percelen die voor de uitvoering van werken nodig zijn. Deze veranderingen in

positieve zin willen onze fracties bepaald honoreren.

Er resteert echter één punt van kritiek, als ik het goed zie. Dat betreft het tweede lid van artikel 16 van het wetsvoorstel. Daarin wordt afgeweken van de eis van artikel 59 van de Onteigeningswet, dat voor de inschrijving van het vonnis van de rechtbank in de openbare registers een verklaring van de griffier nodig is dat het vonnis in kracht van gewijsde is gegaan. Artikel 52 van de Onteigeningswet sluit hoger beroep tegen het eindvonnis uit. Artikel 54I maakt echter beroep in cassatie mogelijk, onder andere tegen het vonnis ex artikel 54i. Dat is het vonnis waarbij de onteigening vervroegd is uitgesproken, hetgeen thans de meest gebruikelijke situatie is. Cassatie betekent in dit geval dat in hoogste instantie te elfder ure aan de onteigening de voet kan worden dwars gezet. Kan, want aan het middel van cassatie is eigen dat het op het punt der feiten geen soelaas biedt.

Onze fracties begrijpen niet waarom artikel 59 van de Onteigeningswet in dit wetsvoorstel geamputeerd wordt als de regering tegelijkertijd verklaart dat één van haar uitgangspunten is dat zij de procedure van de Onteigeningswet "zoveel mogelijk" wil handhaven en dat zij ook de mogelijkheid van verzet in cassatie als zodanig wil handhaven. Waarom wordt dan niet het moment afgewacht dat het vonnis in kracht van gewijsde is gegaan? Daar komt bij dat de voorziening in cassatie moet plaatshebben binnen twee weken na de uitspraak. Die geschiedt door een verklaring ter griffie van de rechtbank. Deze moet binnen zes weken na afloop van de zojuist genoemde termijn met de ontwikkeling van de gronden der cassatie aan de tegenpartij worden betekend, tegelijk met een dagvaarding tegen de eerste zitting die na verloop van twee weken na de betekening plaatsvindt. Tel maar op wat de vertraging maximaal kan betekenen in dit geval.

Een tweede vraag in dit verband is hoe de regering met gedeeltelijke amputatie van artikel 59 een versnelling denkt te bereiken van een jaar of meer – dat staat in de memorie van antwoord aan deze Kamer – zulks tevens in het licht van de mededeling in de memorie van toelichting dat het totale wetsvoor-

## Holdijk

stel een winst van een halfjaar op kan leveren. Hoe het zij, wij menen dat versnelling van procedures niet gezocht moet worden in beknotting van de rechtspositie van de burger, wiens privé-belang in dit geval in de meest absolute zin moet wijken voor het algemeen belang. Wij zien met belangstelling uit naar de reactie van de regering.



De heer **Hessing** (D66): Voorzitter! Het zal niet vaak voorkomen dat bij de plenaire behandeling van een wetsontwerp er tussen de eerste termijn van de Kamer en de eerste termijn van de regering een ander kabinet aantreedt. Dat is aan de overzijde evenwel gelukt bij dit wetsontwerp. Bij de plenaire behandeling in de Tweede Kamer zat er maar liefst een periode van vijf maanden tussen de eerste termijn van de Kamer en het antwoord van de regering. Om nog maar eens duidelijk te maken dat de Eerste Kamer snel kan werken, kan ik nu al aangeven dat er tussen de eerste termijn van deze Kamer en de eerste termijn van de regering aanmerkelijk minder tijd zal zitten. Mocht dat onverhoopt niet lukken, dan ga ik er wel van uit dat er geen wisseling van kabinet optreedt.

Wie de behandeling aan de overzijde heeft gevolgd, kan zich niet geheel aan de indruk onttrekken dat de precieze reikwijdte van het voorliggende wetsvoorstel niet voor iedereen steeds volstrekt duidelijk is geweest. Het gaat dan met name om de gedachte dat deze wet eerst en vooral tot doel had om procedurele tijdswinst te boeken. De geschatte tijdswinst van zes maanden werd nogal mager geacht, afgezet tegen de toch forse ingreep in bestaande procedures. Deze tijdswinst is overigens inmiddels verdampt. Pas langzaam is aan de overzijde het inzicht doorgebroken dat het doel van het wetsontwerp primair gelegen is in het voorkomen van vertraging in de aanleg van de vijfde baan. Door het aannemen van dit wetsvoorstel wordt door stroomlijning van procedures enerzijds en het schrappen van enkele minder relevante onderdelen anderzijds aanzienlijke tijdswinst geboekt. Deze kan oplopen tot enkele jaren.

Dat gegeven op zichzelf is winst. De noodzaak tot versnelling is, aldus de regering, gelegen in de constate-

ring dat er sprake is van een snellere groei van de luchtvaart dan voorzien kon worden. Andere fracties spraken ook al over dit punt. Voor wie geen vreemde is in het Jeruzalem van de luchtvaartwereld komt deze motivering op zijn best argeloos over. Uitgaand van de groeicijfers van Schiphol valt toch niet te ontkennen dat al veel eerder werk gemaakt had kunnen worden van de versnelling van de procedures. Dat de timing van de regering op dit punt te wensen overlaat, blijkt overigens ook uit de behandelingsduur van het onderhavige wetsvoorstel. Daar waar inbreuk gemaakt wordt op bestaande procedures, juist onder verwijzing naar de klemmende noodzaak om tijd te winnen bij de aanleg van de vijfde baan, had mijn fractie zich toch een meer voortvarende aanpak kunnen voorstellen. De doorgevoerde tussentijdse wijzigingen in het wetsvoorstel, hoe belangrijk ook – onder meer het ecarteren van de onverwijilde inbezittingen – rechtvaardigen niet de vijf maanden oponthoud, waarover ik zo-even sprak. De periode van vijf maanden is zelfs niet benut om bijvoorbeeld de Raad van State om advies te vragen, hetgeen bij majeure tussentijdse bijstellingen van wetsontwerpen toch goed gebruik is. Gelet op het tijdsverloop had dat in ieder geval gekund. Dat dit in het onderhavige geval niet is gebeurd, valt op zichzelf te billijken, onder verwijzing naar het feit dat de Raad van State eigenlijk al over het meerdere had geadviseerd en dus over het mindere niet lastig gevallen behoefde te worden. Maar het had gekund.

Aan de overzijde is, althans naar het oordeel van mijn fractie, een schimmig debat gevoerd over de versnelde aanpak van de vijfde baan, de 5P-variant dus, en de mogelijke voordelen die aan een herconfiguratie van het banenstelsel zijn verbonden en dan meer speciaal de 5GG, een gedraaide vijfde baan. De heer Van Gijssel vroeg bij dat debat om een nadere verkenning van de mogelijkheden, ongetwijfeld ingegeven door de inzichten die een werkgroep van de PvdA terzake heeft geformuleerd. Maar de vraag is wat de toegevoegde waarde is van het nu vaststellen van een wet die tot versnelde procedures moet leiden, terwijl tegelijkertijd wordt voorgesorteed voor een andere oplossing. Is het dan niet beter die nadere

verkenning af te wachten – Van Gijssel sprak over enkele maanden – en aansluitend te bezien of de huidige vijfde baan nog actueel is?

Uiteraard ligt in het verlengde hiervan de vraag voor wat de relatie is met het kabinetsbesluit van vorige week. Ziet mijn fractie het goed, dan is het tijdspad ongeveer als volgt. Om de groei tot 600.000 vluchten in 2010 te kunnen verwerken, is de aanleg van de vijfde baan noodzakelijk. Realisatie is voorzien in 2003. Vervolgens wordt in 2005 een definitieve beslissing genomen over hoe het verder moet met de luchtvaart na 2010, nadat eind volgend jaar al een richtinggevende voorzet is gegeven. Tot de voorziene mogelijkheden behoort ook een integrale herconfiguratie op Schiphol zelf.

Uitgaande van dit schema is het dus niet ondenkbaar dat de vijfde baan in 2003 inderdaad gereed is en dat nog geen twee jaar later definitief duidelijk wordt dat een andere configuratie aan de orde is. In ieder geval wordt de afschrijvingstermijn van de vijfde baan in dat scenario dan wel bijzonder kort. Afgezet tegen het ingrijpende instrument van onteigening is een dergelijk scenario weinig gelukkig te noemen.

Datzelfde geldt ook voor de korte termijn. Ik weet niet wanneer precies de onteigeningsprocedures worden gestart, maar het zou weinig fraai zijn wanneer daarmee binnenkort wordt begonnen, terwijl al eind volgend jaar blijkt dat de voorkeur uitgaat naar een herconfiguratie op Schiphol zelf. Anders gezegd, de versnelde onteigening wordt ingezet voor de vijfde baan, terwijl al vóór de realisatie daarvan duidelijk is dat deze baan met de huidige ligging slechts tijdelijk gebruikt gaat worden. Dat de administratieve onteigeningsprocedures worden gestart, terwijl nog niet alle percelen tot op de laatste centiare bekend zijn, is iets anders. Dit is echter van een andere orde. Kan de minister nog eens reageren op dit scenario en de toepassing van het onteigeningsinstrument?

Voorzitter! Ik wil afsluitend in dit kader nog een enkele opmerking maken. Het past deze Kamer om zorgvuldig aspecten van rechtsbescherming tegen het licht te houden. Als het dan ook gaat om zaken als onteigening, is bijzondere alertheid op haar plaats. Dat was bijvoorbeeld



## Hessing

het geval bij de Wet herstructurering varkenshouderij en de ontneming van de varkensrechten, en dat is ook nu weer het geval.

Wat de procedurele aspecten betreft kan worden opgemerkt dat volkomen terecht naar het oordeel van mijn fractie, op aandrang van met name de SGP-fractie aan de overzijde, de "onverwijfde inbezitting" is komen te vervallen. Dat is een goede zaak. Hetzelfde geldt voor het gegeven dat over elk koninklijk besluit inzake onteigening de Raad van State wordt gehoord. Het is inderdaad dringend gewenst dat bij concrete onteigening, zeker wanneer zich geen acute noodsituaties – in de zin van levensbedreigende situaties – aandienen, zoveel mogelijk de reguliere procedures inzake onteigening worden gevolgd. Naar de indruk van mijn fractie is dat met de doorgevoerde wijzigingen het geval.

Wat de procedure als zodanig betreft valt er een voldoende te geven, maar – nogmaals – de spanning zit voor mijn fractie vooral in de tegenstelling tussen de versnelde onteigening aan de ene kant en het mogelijk beperkte nut van de vijfde baan die daarvan het resultaat is aan de andere kant.

Voorzitter! Mijn fractie wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Afgelopen vrijdag heeft de regering een besluit genomen over Schiphol. Dat besluit heeft geheel de instemming van de VVD-fractie. Schiphol wordt uitgebreid tot rond 600.000 vliegbewegingen per jaar. Daarbij wordt, zo stel ik namens de VVD-fractie uitdrukkelijk, de bestaande milieuwetgeving in acht genomen. Ook komt er, zoals ook de bedoeling is, een meer op de werkelijkheid gebaseerde meting in plaats van de huidige berekening door modellen, die niet altijd een juist beeld geven.

Het voorstel van vandaag over de vijfde baan Schiphol was en is een uitvloeisel van het PKB-besluit over Schiphol in november 1995. Deze procedurewet is van nog groter belang geworden doordat deze vijfde baan in het kader van het regeringsbesluit een onmisbare rol speelt. Hoe eerder de baan tot stand komt, hoe beter de verdere plannen in de

praktijk kunnen worden uitgevoerd. Wij zijn het er eigenlijk allemaal over eens, enkele partijen in dit huis uitgezonderd, dat de vijfde baan er zo spoedig mogelijk moet komen. Ondanks dit wetsvoorstel duurt het nog erg lang, zoals ook andere woordvoerders al hebben gezegd.

De beroepstermijn tegen de aanwijzing inzake Schiphol, die nog niet onherroepelijk is, sloot op 24 juli 1997, anderhalf jaar geleden dus. Desondanks rekent de minister er blijkens de stukken op, dat het nog wel tot eind volgend jaar zal duren voordat de procedure zal zijn afgerond. Dat betekent dat de procedure van beroep tegen de aanwijzing, van de mogelijkheid waartoe allerlei actiegroepen, eigenaren en wie dan ook gebruik mogen en kunnen maken, toch nog tweeënhalf jaar vergt. Wij betreuren dat allemaal, maar ik meen dat wij het woord rechtsbescherming niet te veel moeten hanteren als van deze beroepsmogelijkheid zo uitvoerig gebruik wordt gemaakt. Ik zou graag van de minister horen waarvoor dat laatste volle jaar nodig is. Kan de Raad van State het werk niet sneller aan of zijn er ook andere redenen?

Er zijn nog meer punten waarop ik graag versnelling bepleit. In reactie op onze vragen staat er in de stukken dat als de aanwijzing eenmaal onherroepelijk is, het toch nog weer twee maanden zal duren voordat de werkzaamheden kunnen beginnen. Twee maanden is op zichzelf niet veel, voorzitter, maar de minister heeft zelf al enkele malen gezegd: elke maand is belangrijk. Ik onderschrijf dat. Is het niet mogelijk om in het zicht van het einde van de behandeling van de beroepen alvast versnellende en meer voorbereidende maatregelen te nemen, zodat die twee maanden niet nodig zullen zijn?

Ik zet ook nog een vraagteken bij de eigenlijke duur van de uitvoering van de werkzaamheden. Na 31 maanden mag de baan voor normaal gebruik in dienst worden genomen. Nog een maand of zes later kan de baan worden gebruikt in slecht weer en andere moeilijke omstandigheden. Waarom moet het zo lang duren? Als ik mijn oor te luisteren leg in de kring van mijn vrienden en bekenden, dan hoor ik steeds dat het mogelijk is om er zonder al te veel extra kosten tenminste één van de drie jaar vanaf te halen. Wij kunnen in anderhalf à twee jaar een

kantoorgebouw van 22 etages oprichten. En het gaat hier enkel en alleen om een wel omvangrijke, maar toch uitsluitend horizontale zware en lange baan. Ik kan niet goed inzien waarom die niet in bijvoorbeeld twee jaar gerealiseerd kan worden. Misschien kan de minister hierover iets zeggen.

Voorzitter! Ik sprak net al over de rechtsbescherming. Dat is uiteraard een hoogst belangrijk grondbeginsel in ons recht. Ik heb het gevoel dat dit woord hier te vaak wordt gehanteerd. De PKB over Schiphol is al onherroepelijk geworden. Er is zeer uitvoerig over ingesproken. De Raad van State heeft er zich zeer uitvoerig mee bezig gehouden. Daar is de rechtsbescherming volmaakt gehanteerd. Ik stel hetzelfde voor de regeling over de aanwijzing. Ik heb al gezegd dat die al tweeënhalf jaar in beslag neemt. Ik zie niet in waarom daar de rechtsbescherming dan niet ten volle aanwezig zou zijn.

Wat komt daarna? In het wetsvoorstel staat dat als ook de aanwijzing onherroepelijk is, de grond onmiddellijk in gebruik kan worden genomen en de eigendom kan worden overgedragen. Verder wordt dan de procedure van de Onteiningswet gehanteerd. Ik merk dit speciaal op naar aanleiding van wat de heer Holdijk zei. Hij noemde wat voorligt een afwijking van de normale procedure. Ik waag dat te betwijfelen. Bij normale onteigeningen zijn er allerlei mogelijkheden tot aanwijzing van bepaalde werken van openbaar nut. Dat kan gebeuren bij wet, bij Koninklijk Besluit en anderszins. Misschien is het formeel juist dat het daarna nog eens in de uitspraak in de onteiginingsprocedure moet worden vermeld, maar in bijna alle onteiginingsprocedures vindt al direct op verzoek de vervroegde uitspraak over de onteigening plaats. Er wordt dan verder doorgeprocedeerd over de schadeloosstelling. Ik dacht dat iedereen het erover eens is dat de onteiginingswetgeving in Nederland buitengewoon goed in elkaar zit en heel bevredigend voor beide partijen, met name voor de onteigende partij, wordt gehanteerd. Er is altijd nog een uitvoerig onderzoek door de rechtbank, er zijn deskundigen die diepgaand op de zaak ingaan. De hele kwestie wordt nog eens in cassatie getoetst. Maar: dat gaat alleen maar om de schadeloosstelling. Ik ken geen enkele

## Talsma

onteigeningsuitspraak waarin de onteigening die al in KB vastlag is teruggedraaid. Het is een pure formaliteit. De optimistische schatting van de heer Holdijk van twee weken dit en vier weken dat moge in de wettelijke regeling zijn voorzien, maar helaas is de praktijk door allerlei redenen en overbelasting van de rechterlijke macht dat de gemiddelde onteigening toch zeker een tot drie jaar duurt. Dat gaat alleen maar om de schadeloosstelling en ik verwerp dan ook überhaupt vermelding van het woord "rechtsbescherming" als wij hier toepassen dat de ingebruikneming plaats vindt na alle procedures bij de Raad van State en dat er daarna nog door wordt geprocedeerd volgens de beproefde regels van de Onteigeningswet alleen over de schadevergoeding.

Voorzitter! De Bulderbos-aangelegenheid is hier een goed voorbeeld van, zoals door betrokkenen ook wordt erkend. Zij hebben daar een perceel aangekocht en met bomen beplant enkel en alleen om de gang van zaken bij de vliegveldontwikkeling, waar die groep bezwaar tegen heeft en dat is haar goed recht, te vertragen. Door de minister en de Kamer is dat heel voorzichtig oneigenlijk gebruik van het recht genoemd. Ik geloof dat wij het zelfs nog wel wat scherper zouden kunnen stellen. In ons gewone burgerlijk recht wordt al vanaf 1900, 1910, het begrip "misbruik van recht" genoemd. Daarmee wordt niets onaardigs bedoeld, maar een niet toegestaan gebruik van recht. Ik noem een voorbeeld dat toen nog wel kon van de Nijmeegse schutting. Een eigenaar van een terrein had ruzie met zijn buurman die over dat terrein een mooi uitzicht had over de Nijmeegse heuvels. De eigenaar van het terrein zette er een schutting neer zodat het uitzicht verdwenen was. Toen werd nog gezegd dat hij dat mocht doen omdat hij eigenaar was, maar kort daarna is de rechtspraak en wetgeving, en zeker ons nieuwe Burgerlijk Wetboek, erop gericht dat je een recht alleen maar mag gebruiken voorzover je daar in redelijkheid een beroep op kunt doen, het overige is misbruik van recht. Als ik dat toepas op dat Bulderbos, waarvan uitdrukkelijk vaststaat dat het alleen de bedoeling heeft om de zaak te vertragen en niets te maken heeft met de

eigendom van het bos zelf, dan lijkt mij dat toch misbruik van recht te zijn. Tot nu toe is ook gebleken dat in de rechtspraak van de Raad van State dat oneigenlijk gebruik, misbruik van recht nooit is gehonoreerd, want dan heeft men geen echt belang. Ik acht het van belang, voorzitter, om dit hier nog eens even naar voren te brengen.

Er is veel gesproken over de 400 vergunningen die nodig zouden zijn. Dat valt nogal mee. Mijn fractie heeft overlegging van die lijst gevraagd. Zij heeft die gekregen, waarvoor dank, en daaruit blijkt dat het niet gaat om 406 maar welgeteld om 307. Daarvan is er nog een aantal pro memorie. Ik neem aan dat die dus niet meetellen en dan blijven er 261 over. Op zich is dat wellicht niet zo belangrijk, maar je moet in dit soort zaken toch nauwkeurig zijn en elkaar niet napraten. Als je kijkt waarom dat gaat, dan gaat het om lozingspijpen voor regenwaterafvoer van bouwkeeten van de aannemer, lozing van vuil water uit de kantine, slopen van enkele opstallen, kappen van houtopstanden, aanleggen van een dam met duikers, tijdelijke wegen in verband met de aanvoer van materialen en graven in de geniedijk, die mooie dijk die tegenwoordig een monument is. Voor dat alles moeten de betrokken autoriteiten worden benaderd. Het gaat alleen om echte belanghebbenden, maar die zijn er nauwelijks. Dit is allemaal in de publieke sfeer: het Waterschap, de gemeenten of de provincie moeten deze vergunningen uitgeven. Het publiek had volgens mij in de meeste gevallen al geen mogelijkheid daartegen te protesteren. Die vervalt nu geheel, maar ik kan dit in geen enkel opzicht aantasting van de rechtsbescherming van de burger noemen. Wij moeten de zaak niet overtrekken. Dat is juist niet in het belang van een goede rechtsbescherming in de toekomst. Daaronder mag je niet meer brengen dan nodig is.

Voorzitter! Er is gesproken over speciale wetgeving. De Tweede Kamer sprak aanvankelijk over specifieke wetgeving, mijn partij heeft daar een *lex specialis* bepleit, terwijl de minister liever generieke wetgeving heeft. Dit maakt mij allemaal niet zoveel uit. Deze wetgeving is gericht op een zo groot mogelijke versnelling van de realisatie van belangrijke grote projecten en die zullen zich in de toekomst – naar ik hoop – nog zeer

vaak voordoen. De minister is met onze volle instemming bezig dit soort wetten voor te bereiden door een wijziging van de Tracéwet, van de Wet luchtverkeer en van de Wet ruimtelijke ordening voor grote rijksprojecten. Dit is dan geen gelegenheidswetgeving, afwijking van de normale procedure, zoals de heer Holdijk zei, of een afwijking van de normale rechtsgang, waarover de heer Bierman sprak. Wij zijn in deze rechtsgang zoals die zich in de afgelopen tien jaar heeft ontwikkeld, doorgeschoten. Er is nota bene in het regeerakkoord van de huidige regering sprake van een krachtig beleid tegen de juridisering, om te voorkomen dat allerlei beleidszaken in de proceduresfeer aan de rechter kunnen worden voorgelegd.

De heer **Bierman**: Het is misschien doorgeschoten, maar ik wil betogen dat er argumenten nodig zijn om zelfs een doorgeschoten rechtsgang op hele korte termijn terug te dringen. En ik vind juist dat de argumenten daarvoor hier te zwak zijn. Het moet natuurlijk mogelijk zijn op bepaalde zaken terug te komen; dat moet de overzijde dan maar een keer voorleggen. Zoals het nu echter is, is aan de andere kant de urgentie niet duidelijk. Of het nu de bedoeling is een doorgeschoten rechtsgang te bekorten dan wel een andere rechtsgang, ik vind dat de urgentie voor dit alles ontbreekt.

De heer **Talsma** (VVD): Het verschil tussen de heer Bierman en mij is dat bij hem op de achtergrond staat dat hij de uitbreiding van Schiphol niet wil. Dat moeten wij hier ecarteren, want daar gaat het niet om. Ik heb net uiteen gezet dat de uitvoerige beroepsprocedures – eerst tegen de PKB en dan tegen de aanwijzing – een complete en naar mijn mening wat overdreven rechtszekerheid en rechtsbescherming bieden. Ik heb daarnaast geprobeerd aan te tonen dat daarna die behoefte niet meer bestaat. Wij zijn het er allemaal over eens dat dit is doorgeschoten. Bijna niemand zegt dat er niet te veel belemmeringen in de praktijk ontstaan door die juridisering. Dat is nu precies wat hier wordt teruggedraaid. Dit heeft allemaal de hartelijke steun van mijn fractie.

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mijn dank uit aan degenen die over het onderhavige wetsvoorstel hebben gesproken. Afgelopen vrijdag is de discussie gestart. Ik zal daarover een aantal opmerkingen maken.

Een aantal woordvoerders heeft gevraagd waarom het zo lang heeft geduurd. De wet was toch bedoeld om de procedure te versnellen. Nog net voor de verkiezingen van de Tweede Kamer was de plenaire behandeling aan de orde. Daarna is de wet blijven liggen. Dat heeft te maken met de start van de nieuwe Tweede Kamer en de nieuwe regering. Later is de draad weer opgepakt door mijn schriftelijke beantwoording. In november vond de plenaire afronding plaats. Men kan zeggen dat het wel wat korter had kunnen duren.

Wat de beroepsprocedures betreft is er veel winst te boeken door middel van dit wetsvoorstel. Bij de plenaire bespreking heeft dit wat meer aandacht gekregen dan in de stukken. Je kunt niet voorspellen hoe lang de juridische procedures gaan duren. De schatting is dat anderhalf tot vier jaar winst kan worden geboekt door stroomlijning van de juridische procedures. Dat is de feitelijke winst van dit wetsvoorstel. Er is sprake van een bundeling van procedures. Dat geeft een winst van een half jaar, nog steeds relevant.

De heer Hessing heeft gevraagd of de vijfde baan nog moet worden aangelegd en of het rendement afneemt, doordat men straks weer iets anders vindt. Ik blijf van mening dat voor de mainportontwikkeling van Schiphol – ik verschil hier zeer van mening met de heer Pitstra – van belang is dat de groei van Schiphol voortgang kan vinden. Wanneer de groei stagneert, zal de groei zich op andere luchthavens gaan voltrekken. De heer Bierman heeft gepleit voor samenwerking. Samenwerking is echt nog niet aan de orde. In Europa en in de wereld is er nog een enorme strijd over posities van luchthavens. Wij zijn nog lang niet zover, dat wij kunnen samenwerken, zelfs niet in Europa. Het is dus van belang dat de mainport Schiphol zich kan blijven ontwikkelen. De afspraak is 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode nadat de PKB is vastgesteld. Na 1995 zijn er verdere afspraken

gemaakt. Het door kunnen groeien van Schiphol is van groot belang, ook voor de langetermijnpositie van Nederland in de wereld van het mondiale vliegen. De vraag of je gaat herconfigureren of een eiland in zee waar die groei kan worden geaccomodeerd is nog niet voluit beantwoord. De heer Baarda vindt dit jammer. Het is heel erg moeilijk om verder te kijken dan 2010. Wij kijken al tot 2010. Er zijn nog tal van onzekerheden waar het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart in de wereld en dus ook in Nederland. Ook in technische zin moet je weten wat je doet waar het gaat om de herconfiguratie-Schiphol versus het eiland in zee. Wij weten er nog te weinig van.

Men kan de vraag stellen of die kennis niet had kunnen worden verkregen tussen 1995 en nu. Voorzitter! Steeds heeft men te maken met de vraag hoe de vliegtechniek zélf zich ontwikkelt; op dat terrein zijn vele veranderingen aan de orde. Hoe ontwikkelt zich het stijgen en dalen van vliegtuigen? Op grond van aannames worden modellen uitgewerkt die steeds blijken te veranderen. Er is dus nog geen sprake van "zeker weten" met betrekking tot de twee genoemde opties. Wél is het de bedoeling dat wij eind 1999, met de kennis die dan beschikbaar is, preferenties zullen uitspreken. Dat betekent niet dat wij dan zeggen: het wordt dit of het wordt dat. Die preferenties worden uitgesproken omdat de PKB-procedure dit in juridische zin vraagt. Het betreft hier het eerste deel van de PKB; later volgen de onderdelen 2 t/m 4.

Het is duidelijk, voorzitter, dat men op dit terrein moet willen omgaan met onzekerheden en dat getracht moet worden, in de loop van de tijd de kennis te vergroten. De ontwikkeling van de vliegtuigtechnologie speelt daarbij een belangrijke rol, naast de vraag wat er voor de kust mogelijk is en wat er kan in de bebouwde omgeving rond Schiphol die er écht anders uitziet dan in 1990, de situatie waarop de PKB-1995 werd ontworpen. Steeds opnieuw moet worden nagegaan welke gevolgen keuzen hebben.

In feite is op dit moment nog elke configuratie aan de orde: 5GG, de parallelle Kaagbaan, de variant-Reus en de variant-Van Stappen. Al die varianten worden bekeken maar voor de middellange termijn is het van

groot belang dat de 5P-baan er komt. Deze maakt een kwalitatief beheerste groei mogelijk. Ik onderstreep nog eens dat in Nederland niet met elke groei wordt ingestemd. Er geldt een streng heffingenbeleid ten aanzien van geluidrijke vliegtuigen. Schiphol wil selectief en kwalitatief door-groeien, gelet op het belang van de luchthaven als banenmotor in de Randstad. Dit kabinet kiest voor twee mainportontwikkelingen: Rotterdam en Schiphol. Ik ben het eens met degenen die onderstrepen dat ook kennisintensieve ontwikkelingen moeten worden gestimuleerd. Welnu, de mainportontwikkeling is bij uitstek kennisintensief. Wie rondkijkt op Schiphol, ziet dat daar voortdurend hoogwaardige technologie aan de orde is. Hetzelfde geldt voor mainport Rotterdam. Het onderscheid dat vaak wordt gemaakt in de uitspraak dat kennisintensieve ontwikkelingen niet passen bij mainportontwikkeling, wordt door mij niet onderschreven. Mainport en brainport gaan samen. Degenen die de mainportontwikkelingen niet steunen, kunnen mijns inziens vaak niet aantonen hoe dan al die zo zeer gewenste banen zouden kunnen worden gegeneerd. Nogmaals, wij kiezen voor een kwalitatief goede en beheerste groei van de luchtvaart, met afname van de milieuhinder. Welnu, daarvoor is die vijfde baan van groot belang. Voor de bewoners in Buitenveldert en in Zwanenburg is die 5P-baan zeer belangrijk omdat daardoor de geluidhinder kan afnemen tot circa 10.000 woningen binnen de zone van 35 Ke.

Verschillende geachte afgevaardigden vragen of wij niet al in 1995 konden weten hoe het zou gaan met de ontwikkeling van de luchtvaart. Zij vragen ons hoe wij aankijken tegen het rapport van de Rekenkamer. Voorzitter! Daarover is in de afgelopen weken natuurlijk voluit gesproken. Ik onderstreep dat modellen niet méér zijn dan modellen. De modellen van het CPB ten aanzien van luchtvaart, maar ook ten aanzien van de economie, veranderen in de loop van de tijd. Het zijn dus in feite indicaties, niet méér dan dat. Ook prognoses moeten worden beschouwd als indicaties, zij het dat ze van de sector zelf afkomstig zijn en niet van de overheid. De overheid is niet de speler op het veld, maar maakt ontwikkelingen mogelijk. Met prognoses en modellen omgaan

## Netelenbos

houdt altijd onzekerheden in, zeker voor de lange termijn. Daarom gaan wij vanaf nu anders sturen. Wij sturen niet langer op aantallen vliegtuigen of passagiers. Wij sturen op een vergunning waarbinnen de sector zich mag ontwikkelen. Die vergunning omvat de milieuranvoorwaarden en de veiligheidsrandvoorwaarden.

De heer Pitstra sprak over het groenepoldermodel. Dat groenepoldermodel krijgt rond de luchthaven Schiphol vorm door het topoverleg, waarin alle partijen, inclusief de milieuorganisaties, om de tafel zitten, maar ook overheden, waaronder de centrale overheid, sociale partners en de sector zelf. Daar gaan wij praten over het op een gelijkwaardig niveau omzetten van de huidige milieusystematiek naar een nieuwe milieuvergunning. Wij noemen dat een luchthavengebruiksvergunning. Binnen die vergunning kan de sector groeien.

Hoe verhoudt de PKB 1995, met het slot er op van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht, zich tot de nieuwe discussie? Een- en andermaal is gezegd en ook in de notitie staat, dat eerst nog de oude schoenen worden gebruikt, voordat de nieuwe schoenen er zijn. Wij gaan door met de oude aanwijzing voor de PKB. De nieuwe aanwijzing, die afgelopen vrijdag al weer wat is achterhaald, komt er op basis van de nieuwe regelgeving, nodig om op gelijkwaardig niveau van de oude situatie naar de nieuwe te komen. Met andere woorden, er worden geen risico's genomen. Wij willen voldoende instrumenten in handen hebben om te zorgen dat geen dingen gebeuren die wij niet willen. Ik wijs ook op de opmerking van mevrouw Linthorst. Over de milieuwinst en het aantal geluidsbelaste woningen zijn in 1995 afspraken gemaakt, die voluit overeind staan.

De heer **Baarda** (CDA): Wat verstaat de minister onder de aanwijzing, in verband met de wijziging van de normen van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht? Bedoelt zij een aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet of een wijziging van de PKB?

Minister **Netelenbos**: Er zijn in 1995 afspraken gemaakt over zone, contouren en aanwijzing, waarmee de PKB wordt vertaald in de ruimte

waarbinnen de sector zich mag ontwikkelen. Dat slaat neer in de aanwijzing. Die aanwijzing wordt ontwikkeld op basis van de PKB 1995. Daar staan de normen van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht in. Dat kan niet anders, want dat is het wettelijke regime. Naar aanleiding van de discussie van afgelopen vrijdag in het kabinet gaan wij dat regime veranderen, natuurlijk na ommekomst van de discussie in het parlement. Dat betekent dat wij doorgaan met de aanwijzing op basis van het besluit van 1995. Anders gaat er een vacuüm ontstaan. Wij hebben pas nieuwe schoenen als het juridische kader er is. Dat is er nog niet. Wat in 1995 is afgesproken gaat door.

De heren Baarda en Pitstra meenden, dat men kon weten dat de groei niet zou verlopen zoals destijds in de Eerste Kamer is besproken. Ook na 1995 zijn een aantal besluiten genomen als gevolg van de constatering dat de groei veel groter was dan verwacht. Toen is afgesproken dat de groei niet meer dan 20.000 vliegbewegingen per jaar mocht zijn. De groei werd daarmee gereguleerd en was 5%. Wordt die afspraak losgelaten, dan komt de groei naar verwachting uit op 7% of 8%. Die groei is door het regime afgetopt. Daarnaast is er de slotcoördinatie. Op die manier wordt geprobeerd ervoor te zorgen, dat de groei niet ongebreideld doorgaat. Iedere keer reageert de overheid weer op een ontwikkeling die anders is dan verwacht. Daarom wil ik heel graag afkomen van het probleem-eigenaarschap. Het kabinet – en daardoor ook het parlement – is veel te veel eigenaar geworden van het probleem van de ontwikkeling van de luchtvaart. Vandaar dat wij toe willen werken naar een luchthavengebruiksvergunning. Daarbinnen mag de luchtvaart zich ontwikkelen. Er moet dan wel een stevig handhavings- en sanctiebeleid aan worden gekoppeld, dat kan worden ingezet zodra gestelde grenzen worden overschreden. De verhoudingen worden daardoor veel doorzichtiger. Wij gaan daaraan werken.

Voorzitter! Ik ga nu in op opmerkingen over het voorliggende wetsvoorstel. Onder andere de heer Holdijk verklaarde zich tegen ad hoc-wetgeving. Principieel ben ik het daarmee eens. Nu gaat het om een lex specialis ter versnelling van de aanleg van de vijfde baan, maar het

ware natuurlijk beter geweest als het in het algemeen mogelijk zou zijn om de planologische procedures sneller te doorlopen. In die situatie bevinden wij ons echter nog niet. De vergelijking met de Deltawet en de Wet op de waterkeringen is niet juist, want die betrof het totaal en niet alleen de aanleg. In dit geval gaat het alleen om versnelling van de aanleg; de wet zelf is al in een eerdere fase gepasseerd. Om in het algemeen te komen tot versnelling van procedures voor grote rijksprojecten wordt gewerkt aan wijziging van de Tracéwet, de Luchtvaartwet en de Wet ruimtelijke ordening. Wij willen af van een situatie waarin er gemiddeld acht jaar ligt tussen planologische beslissing en aanleg. In een turbulente wereld als de onze kun je met dit soort termijnen niet uit de voeten, want tegen de tijd dat de spa de grond in gaat, is het project eigenlijk alweer ouderwets. De Tracéwet is onlangs ingediend bij de Tweede Kamer. De overige wetten zijn nog in een andere fase van voorbereiding. Kortom, in principe streef ik ernaar om via algemene wetgeving te trachten planologische procedures te versnellen, zonder daarbij de rechtszekerheid van de burger aan te tasten. In de huidige procedures kan nog het een en ander worden opgeschoond, zonder de rechtszekerheid van de burger in de kern aan te tasten. Dat is in het voorliggende wetsvoorstel ook aan de orde.

In de loop van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is een aantal nota's van wijziging ingediend. Het verheugt mij dat de heer Holdijk de aangebrachte wijzigingen – de onverwilde inbezitting en het horen van de Raad van State over het onteigenings-KB – verbeteringen vindt. Wel wijst hij erop dat in procedures in hoger beroep alleen de mogelijkheid van verzet en cassatie wordt gehandhaafd, hetgeen hij een beknutting van de rechten van de burger vindt. Ik ben het eens met de uitleg van de heer Talsma op dit punt. In deze fase van de procedure gaat het uitsluitend nog om de schadeloosstelling bij onteigening. De onteigening als zodanig staat in deze fase al buiten twijfel, omdat het hele gebied waarover wordt gesproken, vastligt. Daarom ben ik het niet eens met de heer Holdijk dat op dit punt de rechtszekerheid van de burger wordt

## Netelenbos

beknot. Ik wil hem in overweging geven onderscheid te maken tussen de onteigening zelf en het geschil dat kan ontstaan over de hoogte van de schadeloosstelling. Verder was de vraag aan de orde of onrendabele stukken land meeonteiend worden en of daarvoor een vergoeding wordt gegeven. Het antwoord daarop is: ja.

Er zijn door de heren Pitstra en Bierman opmerkingen gemaakt over het Bulderbos. Anderen hebben hierover ook gesproken, maar zich in geheel andere zin uitgelaten. Wat blijkt uit de procedure tot nu toe? Voor de realisering van de vijfde P-baan is sprake van minnelijke verwerving van percelen. Waarschijnlijk kunnen een à twee percelen niet minnelijk verworven worden. Verder kan het Bulderbos niet minnelijk verworven worden. Velen zijn namelijk eigenaar van één boom. Van de kant van betrokkenen van het Bulderbos is een- en andermaal bevestigd, dat men tot in hoogste instantie zal proberen om de aanleg van de vijfde baan te voorkomen. De Tweede Kamer heb ik geschreven dat het hierbij gaat om oneigenlijk gebruik van de procedures. Ik vind deze aanduiding terecht. Wij moeten hierbij namelijk in aanmerking nemen, dat er sprake is van democratische besluitvorming en dat de vijfde baan er komt. Bovendien wordt geprobeerd het Bulderbos minnelijk te verwerven, terwijl van tevoren is gezegd dat honorering van de weerstand van de eigenaren van het Bulderbos niet in Frage ist. In zo'n situatie moet je nagaan hoe het algemeen belang zich verhoudt tot het belang van de eigenaren van bijvoorbeeld het Bulderbos. Gelet op het specifieke geval van de aanleg van de vijfde baan en de problemen die er naast de verwerving van het Bulderbos nog slechts zijn – die betreffen hooguit een à twee eigenaren – moeten wij maar man en paard noemen: vanwege de ontstane situatie was het nodig deze wet te ontwerpen. Dat is overigens gebeurd op verzoek van de Tweede Kamer.

Had dit voorstel niet eerder kunnen worden ontworpen? Het antwoord is: wellicht wel, maar pas vorig jaar augustus heeft de toenmalige minister tijdens een debat met de Tweede Kamer gezegd, dat het ontwerpen van deze wet een goed idee zou kunnen zijn. Zo gaat dat meestal. Men moet ook handelen met de kennis die men op een

bepaald moment heeft. Dat blijkt uit de geschiedenis van de luchtvaart.

Voorzitter! De heer Baarda heeft een opmerking gemaakt over de cijfers en de schijnzekerheid. Ik wijs erop, dat wij lessen hebben geleerd en dat wij nu op een andere manier willen gaan sturen. Met die formeel juridische situatie hebben wij thans evenwel niet te maken. Het voornemen is echter onze werkwijze te veranderen.

De heer Baarda citeerde woorden van de voormalige milieuminister de heer Winsemius. Ik meen op citaten niet te hoeven reageren. Bovendien is het lastige bij een citaat, dat je nooit precies weet of de spreker erachter staat. Ik ben het evenwel volstrekt oneens met het gebruiken van grootheden als "bedonderd". Dat zal de Kamer niet verbazen. Het is zo dat het beleid van een mondiaal bedrijf en het sturen van de overheid heel slecht bij elkaar passen. Het nettoresultaat is ondoorzichtigheid. Daarom willen we nu tot veranderingen komen, zodat het probleem komt te liggen op het bordje van degene die aan de trigger zit. Dat is het bedrijf zelf. Die kan het best sturen. Schiphol als bedrijf is een uiterst belangrijk thema.

Wat de parallelle Kaagbaan en het standpunt van de luchtvaartsector betreft: ik stel mij voor dat wij daarover nog vaak komen te spreken. Het is belangrijk te weten wat de sector zelf vindt. Zij moet haar portemonnee trekken. Het vraagstuk is dan ook ingewikkeld en men kan niet zomaar iets vinden. We zullen afwachten hoe alles loopt. Ik hoop hierover eind volgend jaar iets meer te kunnen melden.

Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Linthorst heeft nadrukkelijk gesproken over de beheerste en gerichte groei en over de kwaliteit van het milieu. Met haar opmerkingen in dezen ben ik het zeer eens. De omwonenden kunnen met de vijfde baan beter ontlast worden dan met het vierbanenstelsel. Dat zie je ook aan de cijfers die te maken hebben met het aantal door 35 Kosten-eenheden of meer belaste woningen.

Het aantal passagiers is niet heilig, zo zegt mevrouw Linthorst. Dat vind ik ook, maar je hebt wel een ander instrument nodig om te reguleren. Dat instrument gaan wij nu ontwikkelen. Wij handhaven de oude schoenen met als uitgangspunt de huidige PKB totdat wij nieuwe hebben. Dat zal in de loop van

volgend jaar helder moeten zijn. Het Tops-overleg heeft het komend jaar tot zijn beschikking om ervoor te zorgen dat de huidige milieu- en veiligheidsregelgeving wordt bestudeerd en omgezet naar een gelijkwaardig nieuw systeem, waarbij het primaat van de politiek aan het eind van dat traject niet moet worden veronachtzaamd.

Ik heb al gereageerd op de opmerkingen over het Bulderbos.

Ik kom bij de vijfde baan in 2003. Er is gevraagd waarom het allemaal zo lang duurt. De heer Talsma heeft dat breed naar voren gebracht. Ik heb mij ook vaak afgevraagd waarom het zo lang moet duren. Waarom kan dat niet sneller? Behalve een horizontale vijfde baan moeten ook de daarbij behorende taxibanen worden aangelegd. Gezien de wijze waarop die worden aangelegd op de luchthaven, is het niet mogelijk een en ander sterk te versnellen. Ik heb de luchthaven vaak opgeroepen om alvast te beginnen op het eigen terrein. Men heeft mij gemeld over bouwmethodes te beschikken waardoor een en ander kan worden versneld, maar het invliegen vraagt ook tijd. Het lijkt mij dan ook alleszins realistisch om uit te gaan van 2003.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA):

Voorzitter! De minister zegt dat zij is ingegaan op de vragen rond het Bulderbos, maar mijn vraag was een iets andere. Die ging over de informatieverstrekking. Al ver voor 1995 was bekend dat het Bulderbos werd aangelegd om de aanleg van de vijfde baan zo mogelijk te verijdelen en in ieder geval te vertragen. Waarom is daarvan niet eerder gewag gemaakt? Hoe komt het dat pas in 1998 wordt erkend dat het wel eens lang zou kunnen duren, terwijl de bewuste inzet van de milieubeweging om dit doel te bereiken zelfs al ver voor 1995 bekend was?

Minister **Netelenbos**: Ik kan niet anders dan kijken naar de Handelingen en de procesgang tot dan toe. Er is lang het gevoel geweest dat deze kwestie via het wetsvoorstel inzake de vijfde baan op tijd kon worden afgerond. Pas vorig jaar leidde de discussie in de Tweede Kamer ertoe dat men twijfels begon te krijgen of het allemaal wel kon worden gehaald. Kennelijk was er meer bekend over de bedoeling van de

## Netelenbos

eigenaren van het Bulderbos. Je kunt niet anders dan constateren dat een algemene versnelling van procedures, waardoor je geen lex specialis nodig hebt, veruit de voorkeur verdient. Dat zal toen ook het standpunt zijn geweest, maar uiteindelijk is alles afgewende toch gekozen voor het indienen van een lex specialis. Dit is weer wijsheid achteraf. Je hoopt soms dat eigenaren wel willen meewerken, omdat dat gunstiger is voor het milieu. Er is lang gedacht dat de betrokken milieuorganisaties dat een zwaar argument zouden vinden, maar hier speelt nog een ander debat, namelijk dat delen van de milieubeweging vinden dat de luchtvaart sowieso niet moet groeien. Het is een ander debat met een andere filosofie. Dat leidt dan tot impasses. Meer kan ik er eigenlijk niet over zeggen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb gezegd dat het Bulderbos opeens als een aap uit de mouw kwam in het debat aan de overzijde toen de minister aan het woord was. Is het antwoord op de vraag waarom het nu pas wordt gezegd: ach, ik ben gewoon zo eerlijk dat ik dat vertel; kennelijk wilde de vorige minister dat niet eerlijk vertellen?

Minister **Netelenbos**: Ik zou het werkelijk niet weten. Het is nu anno 1998. In de laatste weken en de weken daarvoor weet je meer dan in een eerdere fase. Als je op dit moment kijkt naar de feitelijke situatie van onteigeningsprocedures en moeilijkheden, dan zie je dat het gaat om het Bulderbos en nog een à twee andere percelen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Die boompjes staan er al veel langer.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat weet ik. Ik woon vlakbij die boompjes.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het had ook eerder kunnen worden gezegd. U bent zo eerlijk geweest om dat openlijk te zeggen en dat waardeer ik. Maar dat zegt ook wel iets over de cultuur voor uw tijd.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Pitstra sprak over subsidies op milieuvervuiling. Zoals bekend, worden er geen subsidies aan de luchtvaart gegeven. Ik denk dat de

heer Pitstra dat ook moet willen erkennen. Investerings op de luchthaven zelf worden door de sector zelf opgebracht. Dat is geen taak van de rijksoverheid.

De heer Pitstra sprak ook over de brief van Milieudefensie en mijn reactie daarop. Het zal hem niet verbazen dat ik het niet eens ben met de argumentatie inzake de strijdigheid ten aanzien van rechtsbescherming en de verwijzing naar de rechten van de mens. Wat betreft de verkorting van de procedure, resteert uitsluitend de discussie over de vergoeding voor de onteigening. Het lijkt mij dat de terminologie in de brief niet past bij hetgeen dan nog aan de orde is.

De heer Bierman vroeg naar de "letter of intent" met de gemeente Amsterdam en het toch vliegen over de stad Amsterdam. Hij wees, denk ik, op de ervaring van een week geleden. Het zal hem niet ontgaan zijn dat de luchthaven zelf deze week heeft besloten om bij westelijke wind het vliegen geheel te stoppen. Dat is ook het gevolg van de discussie over de "letter of intent". Ik heb zelf de Buitenveldertbaan gesloten bij bepaalde windsnelheden en vervolgens heeft Schiphol dat in verdergaande mate gedaan.

Hij vroeg ook wat met de oude Schipholbaan gebeurt. Die baan wordt niet gesloopt, zoals hij veronderstelde. Wel zal de ingebruikneming van de vijfde baan het gebruik van die oude baan verder doen afnemen.

Hij maakte voorts een opmerking over de studie van kosten en baten van overstappers. Ik lees ook wel eens in de krant dat men de analyse van de transferpassagiers onvoldoende vindt. Eerlijk gezegd, meen ik dat wij dat debat niet zo moeten voeren. Het bedrijf Schiphol zal binnen de geboden ruimte steeds zijn positie kiezen, want dat doen alle commerciële bedrijven. Ik zie het liefst dat het bedrijf datgene doet wat het meest profijtelijk is, zoals ook geldt voor de spoorwegen en sowieso voor bedrijven buiten de vervoerssector. Het geven van een vergunning aan een bedrijf, dat vervolgens zijn eigen boontjes dopt, vind ik de beste manier van doen. Dan behoeft de politiek zich ook niet uit te spreken over de vraag welk soort passagiers het meest profijtelijk is. Dat doet het bedrijf zelf wel, zij het binnen de ruimte die wordt geboden.

De heer **Bierman**: In de beantwoording van onze vragen is het argument van de werkgelegenheid genoemd als zijnde het maatschappelijk belang dat men kan hebben om een privé-fabrikant zijn gang te laten gaan en zelf te laten sturen. Op dat punt is er in mijn ogen juist onduidelijkheid. Dat maatschappelijk belang wordt veel te weinig zichtbaar gemaakt, omdat studies ontbreken over de vraag hoe dat precies zit. Over de maatschappelijke schade die wordt aangericht, is daarentegen veel meer bekend. Ik nodig de minister juist uit om nadere afspraken te maken over dat belang voor ons en niet voor de fabrikant. De fabrikant zal ongetwijfeld bezig zijn met het behartigen van zijn eigen belangen. Het gaat erom of dat ook in het algemeen belang kan zijn.

Minister **Netelenbos**: Het dichte netwerk van lijnen tussen de verschillende centra in de wereld, waarvan op Schiphol sprake is, maakt het voor veel bedrijven buiten de luchtvaartsector aantrekkelijk om zich in deze regio te vestigen. Dat weten wij al. Het specifieke aspect van de transferpassagiers heeft natuurlijk ook met dat fijnmazige wereldwijde netwerk te maken. Het zal duidelijk zijn dat het bedrijf Schiphol bij dat fijnmazige netwerk altijd rekening zal houden met datgene wat het meest profijtelijk is, ook naarmate de groei voortgaat. Voor Nederland, voor de randstad, is het van belang dat er veel verbindingen zijn, waardoor bedrijven zich makkelijk kunnen vestigen. Bij vliegvelden in de wereld waar dit niet het geval is, zie je veel minder internationale bedrijven. Dat staat echter los van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf. Dat is uiterst belangrijk, want het gaat niet alleen om de werkgelegenheid op de luchthaven, maar ook om de werkgelegenheid daaromheen.

De opmerking van de heer Bierman over de lange termijn plaats ik het liefst bij de discussie over de lange termijn. Die komt er hoe dan ook aan.

De heer Talsma sprak over de PKB en de onherroepelijkheid daarvan. Dat is zo. Hij heeft gevraagd waarom het zo lang duurt voordat de aanwijzing onherroepelijk is. De aanwijzing is op onderdelen niet gevolgd door de Raad van State. Die zaken zijn wij nu aan het repareren. Dit kan in voorkomende gevallen

## Netelenbos

lang duren, omdat de rechtsgang daarbij aan de orde is. Daarom kun je nooit voorspellen hoe lang dat duurt. Vandaar dat wij er wat betreft het beleid rekening mee houden dat het wellicht eind 1999 zal zijn, voordat de aanwijzing onherroepelijk is, of zoveel eerder indien mogelijk.

Het aantal vergunningen vindt de heer Talsma wel meevallen, maar het zijn er 261. Dat zijn er toch heel veel. Daarom is bundeling van belang. Die algemene benadering zal, naar ik hoop, straks ook aan de orde zijn bij de Tracéwet.

De vragen over het wetsvoorstel heb ik beantwoord. Die over de lange termijn heb ik voor een groot deel beantwoord. Voor het overige hoop ik dat wij er nog vaak over komen te spreken.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de antwoorden die zij op onze vragen heeft gegeven. De minister is begonnen met zichzelf af te vragen waarom het zo lang heeft geduurd. In dit wetsvoorstel zou het in eerste instantie gaan om het boeken van procedurewinst, maar het gaat er nu in feite om de procedures beter te beheren. De minister zei zojuist dat daarmee een tijdswinst van anderhalf tot vier jaar zou kunnen zijn gemoeid. Mevrouw Linthorst interrumpeerde op dat punt ook al, maar ik begrijp dat niet. Dit had toch allemaal kunnen worden voorzien in de PKB? Het Bulderbos was al aangelegd. Men komt echter nu pas tot die ontdekking. Dat is voor mij onbegrijpelijk. Ik verneem graag wat de reden is dat dit niet in de PKB is opgenomen.

De minister zei over 2010 dat dit betrekking heeft op het omgaan met technische onzekerheden, want er moeten aannames worden opgesteld en er moeten modellen worden ontwikkeld. Eind volgend jaar zal het kabinet preferenties uitspreken, maar wat betekent dat precies? Als wij de zaak nu overzien, dan constateren wij, kijkend naar de vijfde baan, dat wij voor 2010 opnieuw in de problemen kunnen komen met Schiphol. De luchtvaartsector heeft daarover een standpunt ingenomen. In 2010 zou een vliegveld in zee operationeel moeten zijn om de problemen te voorkomen. Dat past ook bij het standpunt dat de minister in Vrij Nederland heeft weergegeven.

Daarin sprak zij ook over een vliegveld in zee. Dat zou er volgens haar in 2015 moeten kunnen liggen. Hoe gaat het kabinet daarmee om?

Ook de CDA-fractie is van mening dat de vijfde baan er spoedig moet liggen, ook vanuit het oogpunt van milieu. Dat zei de minister ook.

Dan nog iets over het rapport van de Rekenkamer. De minister gaf aan dat de prognoses van de sector zelf van belang zijn. Ik wijs erop dat de prognoses, waarover deze Kamer in 1995 heeft gesproken, afkomstig waren van de sector. Die cijfers waren ons verstrekt door de luchthaven Schiphol en de KLM. De regering ontkende die cijfers echter. De minister spreekt nu over het belang van het naar voren brengen van de prognoses van de sector. Betekent dit dat er nu meer naar de sector zal worden geluisterd?

Dan kom ik op de begrenzing van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht, zoals die is opgenomen in de vigerende PKB. De minister zei daarvan dat die doorgaat. Er komt een nieuwe aanwijzing. Ik heb bij interruptie al gevraagd wat dit inhoudt. Komt er een nieuwe PKB of wordt de huidige PKB gewijzigd? Ook hier is snelheid geboden, omdat wij al vrij gauw tegen de grenzen, zoals die in de PKB zijn opgenomen, aanlopen. Wat zijn de beleidsvoornemens van deze minister in dezen?

Ik ben het van harte eens met het standpunt van de minister dat wij bij de realisering van grote projecten uitgaan van oude modellen en dat er nieuwe algemene wetgeving moet komen. De CDA-fractie ziet met zeer grote belangstelling nadere voorstellen daarover tegemoet.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat de CDA-fractie het wetsvoorstel van harte zal ondersteunen. Mijn fractie had dat al veel eerder willen doen.

De **voorzitter**: Ik deel mede, dat de heer Bierman zich heeft verontschuldigd voor de tweede termijn in verband met het bijwonen van een begrafenis.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben geprobeerd om de behandeling van dit wetsvoorstel niet aan te grijpen voor een beschouwing of een discussie over de toekomst van de luchtvaart als zodanig. De antwoorden van de

minister maken het voor mij echter erg moeilijk om mij daaraan te houden. De minister stelt dat dit wetsvoorstel van belang is omdat stagnerende groei betekent dat het vliegverkeer zich naar andere luchthavens verplaatst, terwijl het gevecht om de posities nog gaande is.

Voorzitter! Wij zijn het daarmee eens. Wij hebben zelfs bij de behandeling van de PKB in 1995 uiteengezet waar voor ons het dilemma ligt. Een gevecht om mainportposities en het tegelijkertijd nastreven van een beheerste, gerichte groei, zijn twee zaken die in wezen haaks op elkaar staan. Je moet dus zorgen dat je goede instrumenten hebt om die groei te richten en te beheersen. Die instrumenten hadden wij in de vorm van aantallen passagiers en vliegbewegingen. Deze getallen moeten nu losgelaten worden, maar daarvoor moet dan wel iets anders in de plaats komen. Wij hebben dat nog niet gezien. De minister stelt dat de oude schoenen gebruikt blijven worden. Ik vind dat niet helemaal juist. Er wordt een groei toegestaan van 20.000 vliegbewegingen per jaar. Dat moet gevolgen hebben voor emissie, externe veiligheid etc. Want milieugrenzen zijn meer dan alleen lawaai-overlast, al lijkt de discussie zich daar af en toe toe te beperken.

Voorzitter! De minister is voor het hanteren van de prognose van de sector zelf, als het om de groeicijfers gaat. Wij zijn daar blij om. Toen wij die cijfers in 1995 hanteerden, werden wij op beschaafde wijze weggehoond.

Ik heb de minister in eerste termijn ook nog gevraagd om een reactie op het standpunt van de Vereniging milieudefensie dat de kring van belanghebbenden in iedere procedure niet per definitie dezelfde is. Ik wil daar toch nog graag een antwoord op hebben. Voorzover dit antwoord door de minister gegeven mocht zijn, heb ik dit niet gehoord. Ik blijf het onbegrijpelijk vinden dat – terwijl de procedures op het ministerie ruim van tevoren bekend kunnen zijn – nooit gezien is dat het Bulderbos een probleem zou kunnen opleveren en altijd het jaar 2003 is aangehouden. Ik vind het antwoord dat dit nu pas blijkt, onbevredigend. Als de minister daar verder niets over kan zeggen, rest mij niet anders dan dat voor kennisgeving aan te nemen.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil eerst een paar opmerkingen maken richting de Kamer zelf, om te beginnen richting CDA-fractie. Deze fractie kwam inderdaad met de kritiek van Winsemius. De minister pareerde deze kritiek door te vragen of de CDA-fractie het daarmee eens was. Als de CDA-fractie eerlijk is, zal zij moeten toegeven dat behalve het gedoe over de cijfers de kritiek van Winsemius ook voor haar geldt. Het CDA is misschien nog meer pro Schiphol dan de minister zelf.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Zoals bekend, is de CDA-fractie altijd eerlijk. De heer Pitstra refereert aan mijn aanhaling van de heer Winsemius. Ik kan de heer Pitstra zeggen dat wij heel goed aanvoelen wat de heer Winsemius daarmee heeft bedoeld. Ik heb ook gezegd dat bij de hele discussie over Schiphol de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de overheid in het geding is. Dat je dan tot forse uitspraken komt, kunnen wij onderschrijven.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Afgezien van de discussie over de cijfers, want daar zijn wij het over eens, wij trekken er alleen andere conclusies uit, vrees ik dat de forse uitspraken van de heer Winsemius eigenlijk ook gelden voor de opstelling van uw fractie, ook aan de overzijde van het Binnenhof die ontzettend pro Schiphol is en daarvoor alles aan de kant wil zetten.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Geen misverstand, wij zijn inderdaad pro Schiphol, maar natuurlijk wel ervan uitgaande dat er een begrenzing wordt aangebracht vanuit de milieuwetgeving. Daar hechten wij zeer aan, evenals aan de veiligheid. Daarover moeten natuurlijk goede afspraken worden gemaakt en die moeten ook worden gehandhaafd.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is mooi. Daar zal ik u aan herinneren als wij er de concrete discussie over krijgen.

Richting de VVD het volgende. Ik vond de sterkste inbreng van de heer Talsma dat hij al die vergunningen had opgeteld en dat het er niet 406 maar een 240 minder waren. Ook dat bleek dus niet te kloppen, hoewel

nog steeds niet duidelijk is of dat kwam doordat er een pagina vergeten was te kopiëren of niet. Dat vond ik echt ijersterk van de heer Talsma. Verder zijn wij het niet eens over de beoordeling van de zaak zelf. De heer Talsma vindt de rechtsbescherming doorgesloten en meent dat het wel losloopt met de aantasting daarvan. Ik geloof dat de heer Winsemius nog lid is van zijn partij. Ik denk dan ook dat hij met de heer Winsemius een stevig debat moet voeren binnen zijn partij. Binnen de VVD zijn er dus verschillende geluiden over te horen.

De heer Talsma herhaalde de uitspraak van de minister aan de overzijde van het Binnenhof dat de eigenaren van het Bulderbos misbruik maken van recht. De minister heeft dat daarnet iets versoepeld door het oneigenlijk gebruik van procedures te noemen. Het is de vraag of het oneigenlijk gebruik is. Er zit natuurlijk achter dat er heel verschillende visies zijn op wat het algemeen belang is. Daar draait het allemaal om. De milieubeweging en onze fractie hebben een andere visie op algemeen belang in deze zaak, dan de minister en de heer Talsma. Het algemeen belang is dus inzet van politieke strijd.

De minister benadrukt heel erg het belang van de mainport Schiphol. De mainport Schiphol is het nieuwe gouden kalf dat wordt aanbeden. Ik ga niet herhalen wat ik in eerste termijn heb gezegd, maar ik constateer wel dat er diverse economen zijn, ook bij het CPB, die het economisch belang van de mainport sterk relativeren. De minister zegt wat de samenwerking in de Europese Unie betreft: zover is het nog niet, er is juist strijd over wie die vliegvelden krijgt. Dat is heel kinderachtig. Het zou goed zijn als de Nederlandse regering probeerde er samenwerking in te vinden. Ik vind dat het zoeken naar de plaats voor nieuwe vliegvelden in Europa in wezen Europees moet gecoördineerd. Wij delen niet haar opvatting dat het gaat om brainport én mainport. Wij vinden het een duidelijke én-én-keuze, zoals bij de autowegen en de spoorwegen. Nu is het opeens én brainport én mainport. Je moet gewoon kiezen waarop je je geld inzet. Mijn stelling is, dat je meer welvaart en werkgelegenheid kunt creëren als je investeert in brainport dan je kunt bereiken via dit kaartenhuis.

De minister maakt zich er toch wel wat gemakkelijk vanaf wat de prognoses betreft en zegt: het waren maar indicaties. Ik hoor mevrouw Jorritsma nog zeggen dat het volstrekt niet waar was, toen wij haar "indicaties" ter discussie stelden. Goed, het ministerie heeft ervan geleerd. Prognoses moeten nu van de sector zelf komen. Ik begrijp dat als wij die prognoses citeren, de minister het er per definitie mee eens is.

Dan de nieuwe schoenen. Op zich ben ik het met die benadering eens: je kunt beter milieugrenzen stellen dan aantallen tellen. De hamvraag bij de nieuwe schoenen is natuurlijk toch wat voor schoenen het worden: pumps met naaldhakken of soldatenkistjes waarmee bijvoorbeeld gemarcheerd kan worden. Met andere woorden, wat wordt de aard van de nieuwe milieueisen. Acht de minister het theoretisch mogelijk dat er dusdanige milieugrenzen worden ontwikkeld dat er geen groei op Schiphol mogelijk is? Of staat per definitie vast dat de normen zo moeten worden, dat de groei altijd door kan gaan?

Ik heb bij interruptie al aangegeven hoe ik tegen het Bulderbos aankijk. Heel opmerkelijk is, dat degenen die in het begin het Bulderbos hebben aangelegd, weggehoond werden met de opmerking dat het op een heel verkeerde plaats lag, terwijl de aanleg van het Bulderbos nu de reden voor dit wetsvoorstel blijkt te zijn geweest. Nu blijkt het Bulderbos eigenlijk de reden te zijn van dit wetsvoorstel.

Volgens de minister wordt Schiphol niet gesubsidieerd, maar ik zou niet weten hoe je dat anders moet noemen als je niets te maken hebt met BTW-heffing en kerosineaccijns. Ik vind dat gewoon een vorm van subsidie. Het is zeker een directe subsidie als allerlei wegen die naar Schiphol gaan waar toch rijksgeld in moet om die groei van Schiphol maar te accommoderen. Dat kan in de miljarden lopen en ik kan dat moeilijk anders zien dan als een subsidie.

Ik zou graag een schriftelijke reactie krijgen van de minister op de brief van Milieudefensie. Wij hebben die erg laat gekregen, maar ik weet niet waaraan dat ligt.

Zij is ingegaan op de kritiek dat het in strijd zou zijn met het Verdrag



## Pitstra

van de rechten van de mens, maar ik blijf het daar niet mee eens.

Ook zou ik graag nog antwoord krijgen op de vraag die ook mevrouw Linthorst in eerste termijn heeft gesteld over de inspraakmogelijkheden bij onteigening. Er wordt gesteld dat de kring van belanghebbenden bij beide procedures niet hetzelfde hoeft te zijn.

Op mijn vraag over die vijfde baan, de windrichtingen en de windkrachten en hoe vaak die eigenlijk wel niet gebruikt kan worden, krijg ik ook graag nog een antwoord.

Voorzitter! Ook al heb ik nog geen antwoord op al mijn vragen, onze conclusie in tweede termijn is toch dat wij het een wetsvoorstel vinden met rammelende en steeds wisselende argumenten, dat wij een andere visie hebben op het algemeen belang en dat wij geen gelegenheidswetgeving willen voor de vliegvaartlobby, maar gewoon willen wachten op die algemene herziening van procedures.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Zij zal wel begrepen hebben dat ik mij buiten het strijdperk van een heleboel politieke discussie heb gehouden en dat ik het in het bijzonder heb opgenomen voor die goede, oude onteigeningswet uit 1851 met een streepje onder "goede".

Even terzijde. In de voorliggende stukken wordt – terecht zo schijnt het – de titel van de wet nog steeds met een kleine letter geschreven, terwijl iedereen die met die wet omgaat gewend is een hoofdletter te gebruiken. Wellicht hadden wij dat bij de reparatiewet die hier een dezer dagen passeert onderhanden moeten nemen, maar wellicht is dat nog een idee voor de minister.

De wet stamt uit 1851, dus lang voor PKB, aanwijzingen en wat dies meer zij in dat administratieve traject. De minister constateert terecht dat zomaar acht tot tien jaar met planologische procedures gemoeid zijn, maar hoe dat ook zij, dat kan mijns inziens geen verwijt richting onteigeningswet zijn. Als zij herhaalt en aankondigt dat er een aantal wetten in dit traject zal worden gewijzigd, waaronder de Wet op de ruimtelijke ordening, dan

noemt zij daarbij de onteigeningswet terecht niet en ik hoop dat dit ook zo zal blijven, want voorzover er sprake is van vertraging, is die volgens mij niet gelegen in die oude onteigeningswet maar in allerhande andere wetgeving van latere datum.

De minister heeft gezegd dat die cassatieprocedure – waardoor net als bij verzet enige vertraging kan ontstaan – eigenlijk niet zo erg is, omdat het daarbij toch alleen maar gaat om de schadeloosstelling. Ik wil haar en haar medewerkers adviseren dit toch nog eens nauwkeurig te bekijken. Elk rechterlijk onteigeningsvonnis bevat ook een uitspraak over de onteigening als zodanig: de eigendomsontneming. Het is dan ook niet voor niets dat artikel 16, tweede lid, het bestaande artikel 59 van de Onteigeningswet gedeeltelijk buiten werking stelt. De vraag is natuurlijk of men zich het risico daarvan ook bewust is. Met andere woorden: als in cassatie – die mogelijkheid blijft immers bestaan – komt vast te staan dat onteigening in dat geval niet terecht is, zal ook de eigendoms- overgang teruggedraaid moeten worden. Het blijft dus in mijn ogen wat dilemmatisch. Aan de ene kant wordt betoogd dat artikel 16, tweede lid, geen afbreuk doet aan de rechtsbescherming, want het gaat alleen maar over de schadeloosstelling, maar aan de andere kant wordt in artikel 16, tweede lid, toch bewust artikel 59 beperkt om versnelling te bereiken. Nu een zekere onvrede ontstaat over de vele vormen van rechtsbescherming, moeten wij niet doorslaan en zeker niet op de rechtsbescherming van de onteigeningswet gaan beknibben en vertragingen die ontstaan, aan de burgers tegenwerpen voorzover die in relatie staan tot de onteigeningswet.

De hoffelijkheid gebiedt mij te reageren op een aantal opmerkingen van de heer Talsma, met name op het punt van rechtsbescherming en rechtszekerheid. In de eerste plaats wil ik toch onderstrepen dat hier een grondrecht en dan wel een grondrecht in "dubbele zin" in het geding is: een grondrecht op eigendom. Ik heb artikel 1 van het eerste protocol bij het EVRM niet expliciet genoemd, maar het is duidelijk dat dit hier natuurlijk wel op de achtergrond staat. Ik wijs de heer Talsma erop dat wanneer hij spreekt van misbruik van recht – en ik kan daarin tot op zekere hoogte wel meekomen – dit niet aan

de orde is in het kader van de onteigeningswet. Van misbruik kan sprake zijn in het kader van allerlei andere procedures en wettelijke regeling, maar niet in het kader van de onteigeningswet. De heer Talsma heeft gezegd dat het in cassatie alleen maar over schadeloosstelling kan gaan. Dit geldt misschien voor de onteigenende overheid, maar voor degene die onteigend wordt – de burger – gaat het bepaald niet altijd alleen maar over de schadeloosstelling. In veel gevallen wel – dat geef ik graag gewonnen – maar lang niet altijd. Grondeigenaren zijn niet alleen uit op geld of op het meeste geld. Ik kom voldoende gevallen tegen waarin er heel andere factoren zijn die mensen aan hun grond verbinden en waardoor zij de grootst mogelijke, ook emotionele moeite hebben met een onteigeningsprocedure. Met andere woorden: wij mogen dit niet terugbrengen tot alleen maar een centenkweszie.

Mijn reactie op de opmerkingen van de heer Talsma wil ik afsluiten met een retorische vraag. Ik dacht dat het een goed liberale eigenschap is buitengewoon zorgvuldig met het eigendomsrecht in onze samenleving om te gaan. Ik twijfel daar wat hem betreft eigenlijk ook niet aan. Ik denk echter dat de onteigeningswet hier buiten de discussie moet worden gehouden en vanwege de minister eigenlijk ook niet in discussie had moeten worden gebracht, maar voluit had moeten worden gerespecteerd.

Voorzitter! Hiermee heb ik een signaal willen geven dat onze fractie deze minister, maar ook de andere ministers, nauwlettend zal volgen wanneer het grondrecht in die dubbele zin in het geding is. In dit geval betekent dit echter zeker niet dat wij ons tegen dit wetsvoorstel zullen keren.

□

De heer **Hessing** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. Wij zijn thans bezig met een bulderwet voor een bulderbos. Wat mij betreft hebben wij het niet over misbruik van rechten. Ik zou de heer Talsma wat dit betreft niet willen naspreken. Er is veeleer sprake van oneigenlijk gebruik. Ik stel mij hier achter de minister. De overheid mag zich

## Hessing

hietegen verweren. Dat doen wij met het onderhavige wetsvoorstel.

Voorzitter! Ik kom te spreken over een punt waarop de minister niet is ingegaan. Er is een spanningsveld tussen enerzijds het heen banjeren door procedures om die vijfde baan versneld aangelegd te krijgen en anderzijds de waarschijnlijkheid – niet de wetenschap – dat diezelfde vijfde baan in tijd maar beperkt bruikbaar zal blijken te zijn. Dit spanningsveld heeft aan de overzijde de vraag van de heer Rosenmöller uitgelokt of het niet verstandig is te wachten op de nadere verkenning voor de 5G-baan. Daarna kan worden besloten of met deze procedure verder moet worden gegaan. De heer Van Gijssel kwam daar niet helemaal uit. Hij vond dat beide moesten gebeuren. Dat neemt niet weg dat sprake is van een spanningsveld. Wij stemmen nu in met het verkorten van procedures omdat wij iets naar voren willen trekken. Tegelijkertijd zijn wij bezig met een inventarisatie die mogelijk tot de conclusie leidt, dat datgene wat wij nu met geweld willen maar zeer beperkt bruikbaar zal blijken te zijn. Tegen de achtergrond van het feit dat wij hier te maken hebben met onteigening, vind ik dat spanningsveld van belang. Ik zou graag willen dat de minister daarop inging.

Voorzitter! Mijn fractie zal voor dit wetsvoorstel stemmen.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Mijn dank aan de minister voor de duidelijke antwoorden. Ik voeg er graag de waardering van mijn fractie aan toe voor de bijzonder grondige wijze waarop de minister zich in korte tijd in dit onderwerp heeft ingewerkt. Zij beheerst het zelfs tot in de details. Dat stemt goed voor de toekomst.

Ik heb toch goed begrepen dat de financiering van die vijfde baan zo al niet uitsluitend dan toch wel in hoofdzaak door Schiphol plaatsvindt en niet ten laste van de rijksbegroting? De heer Hessing vroeg zich af of de vijfde baan wel moet worden aangelegd, als die binnenkort weer moet worden veranderd of afgebroken. Daarop is mijn antwoord: het duurt nog zeker tien jaar en daarop kunnen wij niet wachten. Bovendien is de directie van Schiphol een reuze voorstander van die vijfde baan. Als die haar eigen geld in dit avontuur

wil steken, hoeven wij ons niet verder zorgen te maken.

De heer **Hessing** (D66): Wij hebben het wel over versnelde procedures en over onteigening. Wij moeten ons bezinnen op de vraag of de zorgvuldigheid die daarmee is gemoeid, wel opweegt tegen het resultaat. Het resultaat is mogelijk in tijd beperkt. Hier moet op z'n minst expliciet een afweging worden gemaakt. Mijn afweging valt naar de positieve kant uit. Ik vraag de minister expliciet daarop nog in te gaan. De heer Talsma wuift dit nu weg, maar dat vind ik wel heel lichtvaardig.

De heer **Talsma** (VVD): Ik begrijp niet wat u bedoelt. Hebt u het over die paar percelen die onteigend moeten worden?

De heer **Hessing** (D66): Het gaat over het principe. Wij gaan versneld over tot onteigening omdat wij een algemeen belang willen dienen. Dat is op zich zelf legitiem. Aan de andere kant moeten wij constateren dat het effect in de tijd gezien wel heel beperkt is. Wij leggen geen dijk aan waarvan wij verwachten dat die er honderd jaar ligt. Integendeel. Wij moeten ons afvragen of wij deze versnelde procedure daarvoor willen inzetten.

De heer **Talsma** (VVD): Wij blijven een beetje langs elkaar heenpraten. Het verschil in tijd is niet zes maanden. Als de ingebruikneming pas plaatsvindt wanneer het onteigeningsvonnis in kracht van gewijsde is gegaan tot en met de Hoge Raad, duurt dat mijns inziens ten minste anderhalf tot drie jaar extra. Dat is de kern van de hele zaak. Vandaar dat ik zeg dat die rechtsbescherming hier niet meer aan de orde is. Ik blijf met de heer Holdijk van mening verschillen. Het komt zelden of nooit voor dat de rechtbank opnieuw het besluit tot de onteigening en de omvang daarvan zelf bespreekt. Bij de vervroegde uitspraak over de onteigening heeft de rechtbank al gezegd dat dit alleen kan gebeuren wanneer de onteigening als zodanig wordt gerespecteerd. Nogmaals, wij praten in dezen langs elkaar heen.

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Ik vraag aandacht voor de buitengewoon korte termijnen die de

Onteigeningswet voorschrijft, zulks in afwijking van de algemene cassatie-procedure. Ook breng ik in herinnering dat, als er al van vertraging sprake is, wij erover zouden moeten denken of een vroegere bepaling in deze wet – de uitspraak in cassatie moet binnen dertig dagen geschieden – niet in ere zou moeten worden hersteld. Op die manier zou recht kunnen worden gedaan aan de rechtsbescherming in plaats van artikel 59 nu maar ter zijde te stellen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik heb al gezegd dat het eigenlijk niet om onteigening gaat. Bovendien is het een illusie om de rechtspraak te houden aan dergelijke termijnen. Die worden helaas heel vaak niet toegepast. Er staat vaak "onverwijld" bij, maar in sommige situaties leidt dat tot een week terwijl het in andere situaties om een jaar gaat. Wij praten langs elkaar heen; ik heb het over de praktijk. Voor de bewoners die milieuhinder ondervinden en alle anderen die hierbij betrokken zijn, geldt: hoe eerder die vijfde baan er is, hoe beter. Wij moeten het verder niet moeilijker maken met puur theoretische beschouwingen. Wat men ook precies bedoelt, wanneer de directie van Schiphol die vijfde baan graag wil, behoeven wij ons hier niet af te vragen of die baan straks niet toch op een andere manier moet worden gerealiseerd.

Voorzitter! Met mijn opmerkingen over het onderwerp rechtsbescherming heb ik niet bedoeld op de rechten van de grondeigenaar, maar op de rechten van al die omwonenden die in ruime zin inspraak-gerechtigd zijn. Ik meen dat in die zin de rechtsbescherming wordt gehonoreerd in het kader van de PKB en de aanwijzing.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de woordvoerders voor hun in tweede termijn gemaakte opmerkingen. De heer Baarda heeft erop gewezen dat het Bulderbos er al was en vraagt zich af of een en ander niet kon worden voorzien. Retrospectief zou je die vraag met "ja" moeten beantwoorden, maar zo gaan de zaken wel vaker. Bij de bestudering van het dossier Schiphol valt mij op dat deze ontwikkelingen zich vaak voordoen. Mijn conclusie is dat het wijsheid is geweest dat men in

## Netelenbos

augustus 1997 heeft besloten om met deze versnellingswet te komen.

Mevrouw Linthorst constateert dat wij nu over de toekomst praten en legt een relatie met het besluit dat afgelopen vrijdag is genomen. Voorzitter! Verwijzend naar het stuk dat vrijdag is uitgegaan, onderstreep ik dat men niet alle opties die men kan verzinnen, naast elkaar kan ontwikkelen. Wanneer men de twee opties Noordzeelocatie en herinrichting-Schiphol boven de markt wil laten hangen, kan dat in juridische zin slechts wanneer preferenties worden aangegeven. Er worden immers bij dergelijke processen in het kader van de PKB-procedures ruimteclaims gelegd. Dat kan niet zomaar allemaal naast elkaar. Vandaar dat wij hebben aangegeven dat preferenties aan de orde dienen te zijn op het moment dat die kunnen worden overzien.

Welnu, mij valt op dat de heer Baarda dat allemaal al kan. Dat kan ik nog niet. Ik weet niet of een eiland in zee al dan niet grote gevolgen voor de kust heeft. Ik weet ook niet hoe de bouwlocaties die zich sinds 1990 hebben ontwikkeld zich verhouden tot de herconfiguratie op Schiphol. In het verleden is al over 5G gediscussieerd. In de loop van de tijd zijn er Vinex-locaties en andere locaties gebouwd. Wij zullen daar nog eens goed naar moeten kijken.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik heb niet aangegeven dat ik het allemaal al kan. Ik zou willen dat de minister het wel kan, met het apparaat dat zij ter beschikking heeft. Ik heb ertegen willen waarschuwen dat wij straks in dezelfde situatie terechtkomen waarin wij nu verkeren, zodat de zaak uit de hand loopt. Daarom heb ik op spoed aangedrongen en ook gevraagd om nu reeds keuzes te maken. Het verbaast mij eerlijk gezegd, dat de minister nu zegt dat die keuzes nog niet gemaakt kunnen worden, terwijl zij in een recent interview in Vrij Nederland aangaf dat zij dat wel kan. Zij zegt dat er binnen een afzienbare tijd een vliegveld in de Noordzee ligt.

Minister **Netelenbos**: Om te beginnen geven wij tot 2010 ruimte aan een beheerste en verantwoorde groei, op basis van het IBV-rapport. Er werd mij gevraagd hoe het zit met de selectiviteit. In het IBV-rapport is dat vastgelegd. In het parlement is in de vorige periode besproken wat

selectief is en wat kwalitatief. Dat hebben wij toen al met elkaar afgesproken.

Voor de lange termijn worden zeer grote investeringen gevraagd van de sector en van de overheid. Je zult dan heel zeker moeten zijn wat kan en wat niet kan. Ook in de wereld van het vliegen is er geen zekerheid hoe dat gaat. Die zekerheden willen wij via een bepaalde aanpak vermeerderen. Ik stel mij voor, dat wij apart nog eens bespreken hoe dat allemaal gaat. Wij meten langs de kust de vogeltrek. Wij meten met radar van alles en nog wat. Wat daar gebeurt is heel ingewikkeld. De ontwikkeling van de Noordzee en van de kust is ingewikkeld. Vandaar, dat er tijd nodig is. Zeker weten en verwachten zijn verschillende dingen.

De heer Pitstra zeg ik, dat je prognoses niet altijd zo maar hoeft te accepteren. Het hangt er maar van af hoe je ermee omgaat. De sector zelf kan toch het meeste zeggen over de prognoses over het vliegen. In de paar maanden dat ik op dit departement zit, valt mij overigens ook wel op dat zij vaak van stelling wisselt. Je ziet dat men zich vaak bedenkt, of dat het na een maand weer een slag anders is dan een maand tevoren. Dat maakt dat je de wijze van sturing zo moet inrichten, dat je daar minder gevoelig voor bent. Dat werken wij uit en wij leggen het probleem-eigenaarschap daar waar het het best beheerst kan worden.

De aanwijzing op basis van de PKB 1995 loopt door en is in de loop van het volgend jaar klaar. Vervolgens beginnen wij juridisch met de nieuwe PKB, die het dubbele slot loslaat. Dat is er allemaal nog niet. Dat maakt dat je eerst met die aanwijzing op basis van de PKB 1995 werkt om een PKB 1999 te maken met het 5P-banenstelsel, op basis waarvan de aanwijzing een feit kan worden. Die hoeft er niet te zijn voor 2003. Als wij dat onverhoopt niet redden in de tijd, geldt de aanwijzing op basis van de PKB 1995.

Ik ben blij dat in algemene termen steun wordt verleend aan het opschonen van regels ten aanzien van Tracéwet, Luchtvaartwet en de Wet ruimtelijke ordening voor rijksprojecten.

Mevrouw Linthorst heeft gewezen op de mainportpositie. De mainport is een principe in het regeerakkoord. In die zin is er invulling aan gegeven, op selectieve en kwalitatieve wijze. Dat is weergegeven in het IBV-

rapport. Niet alles is welkom, zeg ik erbij. Het is ook de bedoeling dat er een stringent vergunningenregime komt.

De norm van 20.000 vliegtuig-bewegingen per jaar op basis van het vierbanenstelsel is een ingewikkelde zaak. Ik hoop dat de nieuwe aanwijzing voor het vierbanenstelsel aan het eind van het jaar een feit is. Daardoor verdwijnen de absurditeiten uit het systeem. Het vijfbanenstelsel geeft veel meer milieuwinst, omdat met name de geluidshinder dan beter uitpakt voor omwonenden.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Af en toe lijkt het alleen nog maar over geluid te gaan, maar hoe worden de andere effecten van die 20.000 extra vluchten – emissies, stank, externe veiligheid – berekend?

Minister **Netelenbos**: In 1995 is een afspraak gemaakt over het stand still-beginsel, die is uitgewerkt in de PKB. Voor de groei die is afgesproken in de PKB'95, is die aan de orde. Waar het gaat om verdere doorgroei – de discussie van afgelopen vrijdag – heeft het kabinet nu uitgewerkt dat voor iedere parameter dat beginsel gelijkwaardig kan worden omgezet in de vergunning, behoudens voor stank. Dat heeft te maken met de technologische ontwikkeling die moet worden gerealiseerd. Met de sector is overeengekomen dat moet worden geïnvesteerd in de schoonste technologie. Als dat niet kan, is het snel afgelopen met de groei. De uitgangspunten van 1995 liggen vast in de PKB'95: stand still-1990. Ten aanzien van wat vrijdag is voorgesteld, geldt dat ook voor alle parameters, behoudens stank.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Is een termijn afgesproken waarop ook die laatste parameter zal worden gehandhaafd?

Minister **Netelenbos**: Neen, voor stank is dat technisch niet mogelijk. Dat moeten wij eerlijk toegeven. Door gedragsveranderingen op de luchthaven te bevorderen – zo zou in plaats van te taxiën, geslept kunnen worden – kan het alles bijeen nog meevallen. Technisch gezien verwacht men veel bezwaren van het vliegen terug te kunnen brengen, behoudens stankemissies. Aan de luchtkwaliteit verwacht men echter wel het nodige te kunnen doen. Geur is echter weer iets anders dan

## Netelenbos

kwaliteit van de lucht. Dit alles is uitgewerkt in de TNLI-studies. Ik zal bevorderen dat die aan de Kamer worden toegezonden.

Milieudefensie heeft nog opmerkingen gemaakt over de kring van belanghebbenden. In het voorliggende wetsvoorstel gaat het om direct belanghebbenden. Het gaat immers om het versnellen van de onteigeningsprocedure.

De heer Pitstra en ik verschillen zeer van mening over de ontwikkeling van de luchtvaart. Ik vind het onderscheid tussen mainport en brainport kunstmatig. Degenen die zeggen dat we moeten stoppen met de mainport en moeten overgaan op de brainport kunnen niet aangeven hoe het dan loopt met de ontwikkeling van de economie. Kijk maar naar de wereldwijde ontwikkelingen. Je zult als kabinet altijd zekerheden moeten proberen te verzorgen die van belang zijn voor de ontwikkeling van je economie. Het is veel te gemakkelijk om op dat punt risico's lopen. Wel moeten stevige afspraken worden gemaakt over de randvoorwaarden. Ik vind ze in ieder geval stevig. Overigens ben ik blij dat hij mijn nieuwe/oude-schoenenbenadering verstandig vindt. Of het nu een pump of een soldatenkistje wordt, wachten wij af. Ze zijn gelijkwaardig. Ik weet niet waar de heer Pitstra op loopt, maar ik loop op pumps, maar niet met naaldhakken!

Binnen de EU maakt Nederland zich voortdurend sterk voor de introductie van BTW op vliegtickets en accijnsheffing op kerosine. Als Nederland kunnen wij dat niet alleen bereiken. Wij hebben wel aangekondigd om BTW te gaan heffen op tickets voor binnenlandse vluchten. Wij doen wat wij kunnen, maar Nederland is veel te klein om zich op dit gebeid een Alleingang te permitteren.

Het lijkt mij niet nodig om nog schriftelijk te reageren op de brief van Milieudefensie. Ik heb gereageerd op de daarin verwoorde aannames. Daar ben ik het niet mee eens. Met de heer Holdijk ben ik het eens dat de Onteigeningswet zijn eigen procedure kent voor inspraakmogelijkheden bij onteigening. Wij zijn nu echter niet bezig met het redigeren van die wet, behoudens in de staart van de procedure waar het gaat om de schadeloosstelling bij onteigening. In die zin ben ik het ook eens met de benadering van de heer Talsma.

De heer Holdijk maakte een opmerking over de kleine en grote o. Ik zal doorgeven dat daarover een beschouwing is gehouden en wellicht dat de gemaakte opmerkingen bij reparatie hier een keer aan de orde kunnen zijn. De diepere grond voor het gebruik van een hoofd- of kleine letter ken ik in dit geval niet. Er zal evenwel een wereld achter schuil gaan.

De heer Holdijk gaf een bepaalde uitleg aan artikel 16, lid 2. Gelet op de feitelijke situatie gaat het om schadeloosstelling. De uitleg die de heer Talsma geeft, klopt en past bij datgene wat hier wordt voorgesteld. Wat de een of twee gevallen van onteigening naast die van het Bulderbos betreft, merk ik het volgende op. Gelet op de huidige feitelijke situatie en het gedoogbesluit, zal ik blij zijn als de problemen met betrekking tot de bebouwde percelen behorende bij het luchthaventerrein, zijn opgelost zijn. Die percelen zorgen namelijk voor een groot deel van de kosten. Verder denk ik in dit verband aan de bepalingen van de milieuwetgeving. Het is voor de luchthaven langzamerhand niet meer te doen. Ook in die zin is het vierbanenstelsel van groot belang.

Ik ben overigens blij met de steun van de heer Holdijk voor dit wetsvoorstel. Zijn opmerkingen over de onteigeningswet heb ik gehoord.

De heer Hessing zegt dat er spanning is tussen de aanleg van de vijfde baan en de discussie die gevoerd zal worden. Dit weten wij niet. De sector investeert in de aanleg van de vijfde baan. Op dit punt ben ik het eens met de opmerking van de heer Talsma. Op dit moment is niet te overzien of straks sprake is van herconfiguratie. De sector zelf voelt er niet zo zeer voor. Dat is ook een gegeven en dit betekent dat we in de loop van het volgende jaar moeten nagaan wat de meerwaarde en de rentabiliteit kan zijn van herconfiguratie vergeleken met de bouw van een eiland in zee. Ik wijs erop dat we het nu hebben over de situatie tot 2010. Er zijn eerder wel investeringen gedaan voor een belang op een kortere termijn. Ik zelf vind het van groot belang, dat de mainport zich kan ontwikkelen met een vijfbanenstelsel. Met een vierbanenstelsel lopen we namelijk volkomen vast. Dat weten we op grond van de praktijk van alledag.

De heer Talsma heeft antwoord gekregen op de financieringsvraag en ik heb gezegd wat er klopt. Met zijn opmerking over de rechtsbescherming ben ik het eens.

Voorzitter! Ik meen hiermee alle vragen te hebben beantwoord.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! De minister heeft een vraag nog niet beantwoord. Onder welke omstandigheden kan de 5P-baan niet worden gebruikt? Dit is een enigszins technische vraag en wat mij betreft mag die schriftelijk beantwoord worden.

Minister **Netelenbos**: Verwacht wordt dat de 5P-baan niet kan worden gebruikt bij sterke westelijke wind, waarbij de maximale dwarswindlimieten die voor start en landing gelden worden overschreden: 15 knopen overdag en 25 knopen 's nachts. Dat is windkracht 5 à 6. Er wordt voor optimaal gebruik van de vijfde baan een nieuwe systematiek ontwikkeld. Bij een nieuwe systematiek is natuurlijk de zekerstelling aan de orde. Daarmee zal men in de loop van 1999 gereed zijn. Onder normale omstandigheden zal er ontlasting van de Buitenveldertbaan zijn. Ik denk verder aan preferentie baangebruik. Onder bepaalde omstandigheden en met zwakke wind zal er wel degelijk ontlasting kunnen zijn, ook voor de Buitenveldertbaan. Harde wind vormt altijd het probleem. Dat komt ook door de ligging. Men is evenwel bezig met het maken van een nieuw model. Zo gauw dit model in 1999 is uitgewerkt, zal ik zowel de Tweede als de Eerste Kamer daarover informeren.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

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

De vergadering wordt van 12.46 uur tot 13.50 uur geschorst.

**Voorzitter: Postma**