

## Bolkestein

Rusland? Een dergelijk debat heeft plenair in deze Kamer niet plaatsgehad. Het zal nu gebeuren en daarvoor is het hoog tijd.

De heer **Korthals** (VVD): Voorzitter! Dit debat is ook om een andere reden heel plezierig. Wij hebben een bijzonder helder standpunt van de D66-fractie over het onderwerp NAVO-uitbreiding gekregen. Bij brief van 7 februari 1997 heeft collega Hoekema het volgende geschreven aan de voorzitters van de commissies voor Buitenlandse Zaken en voor Defensie: "Met het oog op de voorbereiding van de discussie in de Kamer hierover lijkt het mij nuttig een hoorzitting te beleggen met de auteurs van dit rapport".

Het gaat daarbij over het rapport van de Adviesraad voor vrede en veiligheid. In een later stadium zou collega Hoekema nog andere deskundigen over dit onderwerp willen horen. Hoe moet ik dit rijmen met het forse standpunt dat ik zojuist van de D66-fractie heb vernomen?

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! De heer Korthals verwijst naar een procedureel voorstel dat ik heb gedaan om een aantal hoorzittingen te houden in het licht van het debat dat de Kamer sowieso nog zal hebben over de top van Madrid op 8 en 9 juli. De regering heeft aangegeven dat daarover in de loop van het voorjaar nog zal worden gedebatteerd. Het lijkt mijn fractie voor de hand te liggen om daar met een aantal deskundigen een hoorzitting over te beleggen. De discussie van vanmiddag gaat over de categorische stellingname van de heer Bolkestein tegen NAVO-uitbreiding. Dat staat los van het debat dat wij nog zullen voeren over de voorwaarden waaronder nieuwe leden gaan toetreden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Bolkestein heeft gewag gemaakt van de traditie bij de VVD over het dualisme. Het lijkt mij een gezonde politieke opvatting over de positie van de Kamer ten opzichte van de regering. In haar regeringsverklaring was de regering vrij duidelijk over het belang van

dualisme. Ik zou de minister van Buitenlandse Zaken ad interim de vraag willen stellen of als een andere meerderheid dan de meerderheid van de coalitie steun geeft aan het beleid van de regering inzake de uitbreiding van de NAVO, dat overeenkomt met de aspiraties die de regering een kleine drie jaar geleden heeft geformuleerd over het belang van dualisme.

Minister **Kok**: Voorzitter! De minister van Buitenlandse Zaken ad interim is benieuwd naar de mening van de voorzitter van de ministerraad. Nu ik hier toch sta, wil ik wel een enkele opmerking maken over dit onderwerp. Het lijkt mij van zeer groot belang dat er in de Kamer volgende week de tijd wordt genomen om in relatieve rust over een aantal belangrijke woorden en begrippen door te spreken: "behoedzame uitbreiding", "bijdrage aan stabiliteit", "samenhang met de afspraken met Rusland en Oekraïne". Wat is het totale kader waarbinnen wij straks van een verantwoord voortgangsproces kunnen spreken en waarbij de uitbreiding van de NAVO geclausuleerd, geleidelijk en behoedzaam een van de sporen, een van de elementen is? Ik heb de hoop dat de gedachtewisseling van volgende week, die nu met de nodige politieke spanning is omgeven, alleen al gelet op de drukte bij de microfoon bij de regeling van werkzaamheden, heel consciëntieus op de inhoud zal zijn gericht. Laten wij politieke uitspraken, ook over de vraag wat te doen bij eventueel blijvende verschillen van mening, doen op het moment waarop de onvermijdelijkheid van die verschillen van mening is gebleken. Ik zou dus graag willen investeren in de argumentatie en in de kwaliteit van het debat. De Kamer kan ervan verzekerd zijn dat de minister van Buitenlandse Zaken dat debat voluit samen met zijn collega van Defensie zal voeren.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de eerste vragenreeks. Het was een behoedzaam begin van het debat van volgende week.

---

**Vragen** van het lid Poppe aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **capaciteitsreductie van Schiphol om milieuredenen**.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Na veel inspraakronden en protest van de bevolking heeft een meerderheid van de Kamer in 1995 besloten tot de aanleg van een vijfde baan voor Schiphol. De overlast voor omwonenden is in hetzelfde besluit met enkele beperkende maatregelen op milieugronden, met name rondom geluidsoverlast, aan banden gelegd. Deze geluidsmaat, die toen is aangelegd, dreigt dit jaar al vol te komen. Nu moet dus het slot op de deur van Schiphol.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft ons enkele uren geleden per brief laten weten hoe zij dit voor elkaar denkt te krijgen. Een van de opties is het beperken van de capaciteit per luchtvaartmaatschappij. Maar, zo schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat, "ik weet nog niet of Brussel het wel goed vindt dat wij de capaciteit willen beperken louter om het milieu te sparen. Dat zou alleen mogen als er technisch geen plaats meer is voor nog meer vliegtuigen". Daarmee is het milieuslot van Schiphol op losse schroeven komen te staan. Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister die ons milieu moet bewaken.

1. Was de minister al ten tijde van het Schipholdebat op de hoogte van deze mogelijke Europese kink in de milieukabel?

2. Is de minister het met mij eens dat de uitkomst van het Schipholdebat in hoge mate bepaald is door de veronderstelling dat Nederland zelf grenzen aan de groei van Schiphol kon stellen op grond van milieuovertellingen?

3. Zal de minister vasthouden aan de geluidsgrenzen en het maximumaantal passagiers, ook als luchtvaartmaatschappijen met claims komen en/of Europa deze milieugrenzen niet aanvaardt?

4. Wat is de positie van de minister indien het milieuslot op Schiphol door Europa wordt opgebroken?



Mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Toen wij met elkaar indringend van gedachten hebben gewisseld over de totstandkoming van de PKB Schiphol, hebben wij de besluitvorming als het ware in twee tranches gehad. De eerste was: wat doen wij de komende periode zolang de vijfde baan nog niet is aangelegd? De tweede was: wat gebeurt er op het ogenblik dat de vijfde baan is aangelegd? Wij hebben met elkaar voor die twee perioden een aantal milieurandvoorwaarden vastgesteld.

Wij constateren, en dat is voor de Kamer niet nieuw, dat de groei van de luchtvaart groter is dan wij een aantal jaren geleden hebben verwacht. Dit betekent dat nu met vier banen een situatie gaat ontstaan, waardoor zich meer luchtvaart kan aandienen dan in relatie tot de milieurandvoorwaarden mogelijk kan worden geaccommoderd. In de brief van mijn collega Jorritsma, die mede onder mijn verantwoordelijkheid is geschreven, heeft men kunnen lezen dat op dit ogenblik gezocht wordt naar een aantal mogelijkheden voor het accommoderen van: 1. zoveel mogelijk vliegtuigen op Schiphol en 2. vooral het instandhouden van de milieurandvoorwaarden. In de brief wordt een aantal mogelijkheden genoemd, waaronder de zoge-

naamde geluidsslotallocatie. In zijn vraagstelling richt de heer Poppe zich met name daarop. Ik zal dan ook mijn beantwoording met name daarop richten.

Het is volstrekt duidelijk dat zowel Schiphol als de rijksoverheid gehouden is aan datgene wat wij in de PKB hebben gesteld. Dat betekent dat de randvoorwaarde ten aanzien van bijvoorbeeld het aantal geluidgehinderde woningen nooit mag worden overschreden. Ik kom dan op de mogelijkheden die zo'n "co-ordinated airport" zou kunnen geven. Je ziet dat andere luchthavens daarvan wel gebruik hebben gemaakt, maar dan ging het steeds om luchthavens die geen fysieke capaciteit meer hadden. Onze redenatie is dat bij deze luchthaven, bij Schiphol, ook gesproken kan worden over de beperking van de fysieke accommodatie. Wij hebben immers afgesproken dat de milieuvorwaarden geen meerdere mogelijkheden toelaten voor de accommodatie van vliegtuigen. Wanneer wij er op enig moment toe zouden willen overgaan – collega Jorritsma is daarover nog in gesprek met de luchthaven – om van Schiphol ook een co-ordinated airport te maken, zullen wij daarover in overleg moeten treden met de Europese Commissie. Overigens is het zo – dat heeft de heer Poppe ook in de brief kunnen lezen – dat het

besluit of er wel of niet sprake zal zijn van een luchthaven met een slot, uiteindelijk genomen zal moeten worden door de verschillende lidstaten.

De heer Poppe heeft gevraagd of ik bereid ben om beperkingen aan te leggen, zelfs als er claims komen. Het lijkt mij buitengewoon onwaarschijnlijk dat er claims zullen komen. Wij hebben namelijk van meet af aan heel duidelijk aangegeven welke beperkingen er zijn ten aanzien van de groei van de luchtvaart op Schiphol. Je kunt dus nooit stellen dat daar claims uit kunnen voortvloeien. Dat kan alleen maar het geval zijn als wij iets zouden doen wat wij van tevoren niet met elkaar afgesproken hebben.

De rode draad in het betoog van de heer Poppe is gelegen in de vraag of het kabinet de milieurandvoorwaarden, zoals die aangegeven zijn in de PKB Schiphol, overeind houdt. Ik kan de heer Poppe op dit punt volledig geruststellen. Uiteraard zullen wij al die randvoorwaarden en al die punten die wij met elkaar hebben vastgesteld, als dwingende eisen stellen voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Dit betekent dat daar geen tittel of jota aan afgedaan wordt.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Bij de behandeling van de PKB Schiphol ging de Kamer ervan uit dat wij in staat zouden zijn om een milieuslot op de groei van Schiphol te leggen. Dat blijkt nu echter minder zeker te zijn. De zekerheid waarmee de minister nu zegt dat er geen claims van luchtvaartmaatschappijen komen, wanneer hun vluchten op Schiphol beperkt worden, wordt erg vaag, omdat die andere zekerheid ook erg vaag is. Indien Europa zegt dat de milieurandvoorwaarden die de Kamer heeft gesteld, niet in overeenstemming zijn met de Europese regels, moet ik nog zien dat die claims er niet komen. Daarom wil ik nog eens vragen wat de positie van de minister is, indien die claims er toch komen en indien Europa het milieuslot van Schiphol sloop. De minister heeft hier nog geen antwoord op gegeven.

Ik wil een paar regels aanhalen uit de brief die wij hedenmorgen van minister Jorritsma hebben ontvan-

## Poppe

gen. Zij schrijft: een co-ordinated airport wil zeggen dat op grond van fysieke capaciteitsbeperkingen luchtvaartmaatschappijen met toegangsbeperkingen te maken kunnen krijgen. Welnu, dat geldt thans al voor luchthavens als die van Parijs, Frankfurt en Londen. Nieuw is de gedachte om de slotallocatie in te zetten in relatie tot de beperkte milieucapaciteit. En nu volgt de zin waar het om gaat: nog nader bestudeerd zal moeten worden in hoeverre de bestaande EU-slotregeling ruimte biedt voor capaciteitsbeheersing mede op grond van milieucriteria. Het is toch schandelijk dat zo'n opmerking nu pas komt na het besluit in 1995. Daarom wil ik van de minister weten wat haar positie is, als uit die nadere bestudering blijkt dat het milieuslot niet overeind gehouden kan worden. Daar gaat het om; het moet nog bestudeerd worden. De minister kan dan ook niet zeggen dat het milieuslot erop blijft zitten, want dan zou studie niet meer noodzakelijk zijn.

Minister **De Boer**: Voorzitter! We moeten goed kijken waar we over praten als we het woord "slot" hanteren. In de brief is heel duidelijk aangegeven dat op dit ogenblik wordt gekeken naar meerdere maatregelen. Ik verwijs hiervoor naar pagina 4 van de brief, waar heel duidelijk wordt aangegeven welke maatregelen op dit ogenblik bekeken en welke maatregelen ingevoerd worden. Dit zijn allemaal mogelijkheden om de toename te beperken c.q. om te proberen de extra milieugebruiksruimte die benut wordt door nachtvluchten, naar de dag te leiden, waarmee meer ruimte ontstaat. Een van de mogelijkheden die we op dit ogenblik bekijken, is de gebruiksslotallocatie. We bezien daarbij of de methode om vliegtuigen van welke maatschappij dan ook een bepaald deel toe te wijzen waarop geland en gestart kan worden, geïntroduceerd kan worden op Schiphol. Daarbij is inderdaad een nieuw feit dat we dat doen vanwege milieuaspecten. Bij andere luchthavens wordt gebruikgemaakt van deze methodiek omdat er fysiek gewoon geen ruimte meer is. Maar naar mijn stellige overtuiging wordt, waar wij door de Kamer vastgestelde milieuvoorwaarden stellen – het gaat dus om door de

politiek vastgestelde milieuvoorwaarden – absoluut eenzelfde situatie gecreëerd wanneer er geen echte fysieke ruimte meer zou zijn.

De besluitvorming zal door de gezamenlijke lidstaten in het kader van de Europese Unie moeten plaatsvinden, met name in de Transportraad. Ik ben ervan overtuigd dat dit, hoewel het een eerste keer is, aanvaard zal worden. Natuurlijk zal dit betekenen dat er nog best een lastige discussie zal moeten worden gevoerd, omdat bij zo'n invoering niet kan worden gezegd dat dit slot alleen geldt voor buitenlandse maatschappijen: als we dit doen, geldt dit voor alle maatschappijen. Dit wordt een lastige discussie, waaraan studie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Schiphol ten grondslag moet liggen. Het is een van de mogelijkheden om niet over de grenzen heen te komen. Tegen de heer Poppe zeg ik nogmaals dat er geen sprake is van overtreding van de voorwaarden die wij met elkaar gesteld hebben. Daarvoor hebben we het gebruiksplan, dat elk jaar opnieuw wordt vastgesteld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Deze discussie verbaast ons een beetje, omdat elk land binnen Europa zijn eigen milieunormen mag stellen. Het verbaast ons echter des te meer, omdat we in wezen hiermee al in de praktijk te maken hebben. De minister zegt dat er bij luchthavens om fysieke redenen "slots" zijn, maar in Nederland kennen wij die, zij het in een iets andere vorm, ook. Wij kennen het zogenaamde nachtrecht, wat betekent dat niet de maximale capaciteit van de luchthaven wordt benut. Dat komt alleen maar de leefbaarheid ten goede. Als er twijfels bestaan over de haalbaarheid hiervan binnen Europa, hoe kunnen wij dan in Europa eenzijdig een nachtrecht inlassen?

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik voer die onderhandelingen niet; dat doet de minister van Verkeer en Waterstaat in de Transportraad. Het feit dat er tot op dit ogenblik nog geen gebruik is gemaakt van het fenomeen co-ordinated airport in relatie

tot de normale vluchten, maakt het logisch dat we daarover nog een discussie willen voeren. Nogmaals, ik ga ervan uit dat er geen problemen zullen ontstaan, mede gezien het door de heer Van Gijzel aan de orde gestelde nachtrecht.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ook bij mij blijft de twijfel bestaan die er bij de heer Poppe is. De minister geeft de inzet van de Nederlandse regering weer. Een en ander neemt niet weg dat wij naar aanleiding van de brief en naar aanleiding van de ontwikkeling van bijvoorbeeld de kortereafstands-vluchten toch wat twijfels hebben in hoeverre beperking van het aantal vluchten op Schiphol en vergroting van de gebruiksruimte haalbaar is. Ik zou hierover van de minister graag snel helderheid verkrijgen. Naar ik heb begrepen, is minister Jorritsma hierover in overleg met de Europese Commissie. De uitkomst van dat overleg is voor ons natuurlijk van groot belang om te kunnen zien of ten aanzien van het gebruiksplan waardoor Schiphol nu in de problemen is geraakt wat betreft het aantal vluchten, de benodigde maatregelen kunnen worden genomen. Mijn vraag aan de minister is dan ook op welke termijn hierover meer helderheid verschaft kan worden. Het gebruiksplan behoort nu eigenlijk al vastgesteld te worden, hetgeen echter niet mogelijk is omdat aan een aantal voorwaarden niet wordt voldaan. Er is dus sprake van een moeilijke situatie.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik meen dat het goed is dat er op niet al te lange termijn tussen de Kamer en minister Jorritsma een discussie kan plaatsvinden over de maatregelen die getroffen moeten worden om volledig te garanderen dat nu en in de toekomst geen overtredingen zullen plaatsvinden ten aanzien van de milieuvoorwaarden. Ik wil zeker ook bij die discussie aanwezig zijn. Ik ben er heilig van overtuigd dat hetgeen wij met elkaar afgesproken hebben en hetgeen ook is afgesproken in het kader van het gebruiksplan – de Kamer heeft vanmorgen een kopie van de brief aan de directie van Schiphol ontvangen waarin wij uiteenzetten



Mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie

hoe wij omgaan met het gebruiksplan – de garantie biedt dat de grenzen die wij hebben aangegeven, niet overschreden worden.

Ten aanzien van de vraag wat wij verder gaan doen aan technische en beleidsmaatregelen om het aantal vliegbewegingen binnen de vastgestelde geluidscontouren te houden, merk ik op dat, waar het hier met name een luchtvaart-technische discussie betreft, het buitengewoon belangrijk is dat de Kamer met collega Jorritsma – nogmaals, ik wil daarbij gaarne aanwezig zijn – daarover nader van gedachten wisselt. Vanuit mijn milieuverantwoordelijkheid zeg ik dat het uitgesloten is dat wij de grenzen die wij met elkaar vastgesteld hebben, zullen overschrijden.

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De minister laat blijken dat zij de volle overtuiging heeft dat er vanuit Brussel geen problemen zullen zijn met het handhaven van het gebruiksplan voor Schiphol. Ik begrijp wel dat een en ander nog in Brussel besproken moet worden. In hoeverre hebben andere landen in Europa gebruiksplannen waarin milieuvoorwaarden opgenomen zijn om te bewerkstelligen dat een beleid meer gericht op kwaliteit dan op kwantiteit, zoals wij dat voeren in

Nederland, ook in die landen totstandkomt? Daarmee wordt niet alleen het Europese milieu gediend, maar wordt ook de Nederlandse uitgangspositie steviger verankerd. In hoeverre komt dat in de Milieuraad aan de orde?

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Het is niet zo dat er een discussie in de Europese Commissie of in de Transportraad moet plaatsvinden over het gebruiksplan. Ik heb gesteld dat het voorstel ten aanzien van het co-ordinated airport besproken zal moeten worden in Brussel. Dat is dus even iets anders dan het gebruiksplan. Ik ben met u van mening dat de gehele discussie over luchtvaart en milieu ook gevoerd zal en moet worden in het buitenland. Dat zal zonder meer impact hebben voor de discussie binnen de Transportraad en de Milieuraad. Tot nu toe hebben de discussies over de luchtvaart zich in heel sterke mate afgespeeld in de Transportraad. Een aantal zaken wordt van tijd tot tijd ook in de Milieuraad aan de orde gesteld, maar nog niet in den brede. Wij hebben de Commissie een aantal keren gevraagd met voorstellen daarover te komen. De discussies die hier nu gevoerd worden en die in de komende periode verder gevoerd gaan worden, zullen een extra

impuls zijn om de Commissie nog eens te herinneren aan het feit dat het buitengewoon belangrijk is om tot een Europees milieubeleid te komen ten aanzien van luchtvaart.

---

**Vragen** van het lid Janmaat aan de minister van Justitie, over **de landing van een Boeing met Tamil-asielzoekers**.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Turkmenistan Airlines lijkt een nieuwe vorm van instroom van asielzoekers te gaan ontwikkelen. De CD wil graag klaarheid van de regering. Wij vinden dit in hoge mate ongewenst. Het valt ons eigenlijk nog mee dat transportvliegtuigen niet op grote hoogte overvliegen en asielzoekers aan parachutes door het wolkendek naar beneden laten komen. Dat neemt niet weg dat de CD een aantal vragen aan de regering heeft.

Een vliegtuig van een maatschappij van een ander land is vreemd grondgebied. Als dat geacht wordt Nederland niet aan te doen, heeft de CD de vraag of de regering de marechaussee opdracht wil geven om dat vliegtuig onmiddellijk af te schermen, vol te tanken en te laten vertrekken. Op die manier stelt de regering een daad, waarmee dergelijke vluchten in het vervolg worden voorkomen.

Verder is een vliegmaatschappij aansprakelijk voor de passagiers die zij hier ongewenst achterlaat. Naar de mening van de CD zijn deze asielzoekers ongewenst. Is het mogelijk de asielzoekers, die geacht worden Nederland niet te hebben aangedaan, onmiddellijk met het vertrekkende vliegtuig te laten vertrekken? Als dat niet het geval is, wil de minister dan alvast een claim bij die luchtvaartmaatschappij neerleggen voor de kosten van de terugvoer van de asielzoekers als die hier zijn uitgeprocedeerd? Turkmenistan Airlines kan die kosten dan bijvoorbeeld voldoen, omdat het toestel hier aan de ketting ligt.

□

Minister **Sorgdrager**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil eerst reageren op de vragen die zijn gesteld tijdens de regeling van werkzaamheden, waarin informatie is gevraagd van de