

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

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

Nr. 15

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M.M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), A. de Jong (PvdA), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M.B. Vos (GroenLinks), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Meijer (CDA), Visser-van Doorn (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), O.P.G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Dijkema (PvdA), Wagenaar (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), Wessels (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Keur (VVD), H.G.J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA), De Haan (CDA), Blauw (VVD).

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 19 maart 1998

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 16 maart 1998 overleg gevoerd met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Verkeer en Waterstaat over **de integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland (24 786, nr. 9)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Versnel-Schmitz

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Roovers

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 16 maart 1998

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, Van Gijzel, Ter Veer, Schutte, Van den Berg, Poppe, Te Veldhuis, Rosenmöller, Reitsma en Stellingwerf,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministeries.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland (24786, nr. 9).**

Eerste termijn van de zijde van de commissies

De heer **Van Gijzel** (PvdA):
Voorzitter! Wij spreken vandaag over de integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en het kabinet heeft daar een voorwaardelijk "ja" op laten horen. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft bij de behandeling van de planologische kernbeslissing over de uitbreiding van Schiphol, zoals die besproken is in 1995, de vraag of een mainportontwikkeling gestalte moet krijgen in beginsel positief beantwoord. Dat vond overigens wel plaats in het kader van de dubbel-doelstelling zoals die ook in de PKB is verwoord: de groei naar een mainport kan alleen verantwoord plaatsvinden binnen de milieugrenzen. Die milieugrenzen zijn gespecificeerd in geluid, luchtkwaliteit en veiligheid.

Uit alle onderzoeken die destijds in het kader van de PKB zijn gedaan, bleek dat het eigenlijk maar verantwoord was tot een niveau van zo'n 40 tot 44 miljoen passagiers. Daarom staat dat getal ook in de PKB en staat daarin tevens de in het geel gedrukte tekst – dus een tekst van wezenlijk belang – dat een verdere groei op de luchthaven Schiphol voorkomen dient te worden. Dat was de grondslag voor de nut-en-noodzaakdiscussie. Met andere woorden: als wij de luchtvaart in Nederland door willen laten groeien, als wij de mainportontwikkeling willen versterken, dan kan dat dus niet op Schiphol en zal dat dus elders moeten plaatsvinden. Bij de nut-en-noodzaakdiscussie speelden dan ook de vragen of wij wilden groeien en of er een onderzoek naar alternatieve investeringen in de economie moest plaatsvinden. En als er besloten zou worden dat er een verdere groei zou kunnen plaatsvinden, dan zou ook moeten worden aangegeven waar dat dan zou kunnen. De PvdA-fractie heeft bij de start van de nut-en-noodzaakdiscussie in februari 1997 een paar kanttekeningen geplaatst bij het proces en de inhoud. Wij hechten er allereerst grote waarde aan dat ook de alternatieve economische scenario's helder in beeld worden gebracht, teneinde te kunnen afwegen waar overheidsinvesteringen het meeste effect genereren. Wij hebben voorts opgemerkt dat een discussie over de vraag of de luchtvaart in Nederland moet doorgroeien zonder daar een locatieoriëntatie onder te leggen, een soort droogzwemmen is. Immers, stel dat je zegt – en dat is nu gebeurd – dat wij graag willen doorgroeien, dan weet je vervolgens

niet of het kan. Dan is "ja" dus meteen geclausuleerd. En als je "nee" zegt, dan weet je niet of je iets weggegooid hebt, omdat je de locaties niet hebt onderzocht waarop het wellicht mogelijk was geweest. Het derde punt was gezondheids-onderzoek en het vierde punt was de ruimtelijke kwaliteit. Ik kom te spreken over het eerste punt: de alternatieve economische scenario's. Het kabinet zegt op pagina 19 dat het geen reële mogelijkheid voor andere investeringsstrategieën ziet. Dat vind ik een nogal krasse uitspraak, in die zin dat zij redelijk stellig is. Ik zou daar graag meer onderbouwing voor zien. Het zou toch eigenlijk te gek zijn als de Nederlandse economie zich zo afhankelijk heeft gemaakt van de luchtvaartontwikkeling. Stel dat die luchtvaart zich niet ontwikkelt! Het kan dan toch niet zo zijn dat wij dan geen terugvalscenario zouden hebben. Misschien was het handiger geweest als het CPB een wat verdergaande opdracht had gekregen om dat in beeld te brengen. Het tweede punt is de locatie-oriëntatie. Het kabinet heeft er eigenlijk voor gekozen om eerst een verkenning voor de middellange termijn te maken, maar die is wel gekoppeld aan de langetermijnvisie. De minister-president heeft daar eind vorig jaar terecht op gewezen. Het is echter toch de vraag of dat wel de meest voor de hand liggende operatie is. Immers, als wij tot een mainport willen doorgroeien, dan moeten wij niet opnieuw allerlei blokkades tegenkomen en moeten wij dus zekerheid hebben over de mogelijkheden op langere termijn. Mijn fractie bepleit dan ook nu bij voorrang onderzoek naar de langere termijn. Daar zijn een paar redenen

voor. 1. Voor de periode tot 2002-2003 is een relatieve rust gecreëerd met het laatste besluit van het kabinet over de mogelijkheid van doorgroei van 20.000 per jaar, mits binnen de voorwaarden. 2. De middellange termijn laat zich alleen maar beantwoorden in relatie met de lange termijn. Ik wil een voorbeeld geven. Stel dat uit het onderzoek in september blijkt dat de Flevopolder voor de lange termijn de meest interessante optie is. Dat is misschien het antwoord voor de middellange termijn, dat wordt begonnen met daar een baan aan te leggen in plaats van een baan op de huidige luchthaven. Zo bepaalt de lange termijn mede de insteek voor de middellange termijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Bedoelt u daarmee dat dan de vijfde baan niet meer aangelegd behoeft te worden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Met betrekking tot de herconfiguratie was de parallelle Kaagbaan de inzet. Daarmee werd een weg ingeslagen voor de middellange termijn. Als er op langere termijn geen verdere perspectieven aanwezig zijn op de huidige locatie en naar de Flevopolder moet worden uitgeweken, dan is het misschien logischer om niet de parallelle Kaagbaan aan te leggen en te bekijken of iets gedaan kan worden in de Flevopolder. Zo heeft elk langetermijnverhaal zijn eigen middellangetermijnperspectief.

De heer **Poppe** (SP): Uit het onderzoek is gebleken dat de herconfiguratie geen soelaas biedt. Zegt de heer Van Gijzel dat dan maar direct moet worden begonnen met een baan in de Flevopolder?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Aan de hand van een voorbeeld heb ik aangegeven dat de middellange termijn en de lange termijn onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. De lange termijn dicteert de oplossing voor de middellange termijn. Voorzitter! De derde reden is dat de NLR-studie er gekomen is. De uitkomst is een logische reeks als je kijkt naar al die onderzoeken in het kader van de PKB waaruit bleek dat verdere doorgroei boven de 44 miljoen niet verantwoord was binnen de milieugrenzen. Het is dus ook geen onzin dat dit in de PKB staat.

Op die lijn zit ook de uitkomst van het NLR-onderzoek. De enige wat rare uitkomst is het boek "Grenzen aan Schiphol" van het CPB dat zegt dat gemakkelijk tot 60 à 70 miljoen doorgegroeid kan worden. In het boekje staat een logische verklaring. Er worden drie maatregelen aangegeven: een herconfiguratie, de technische operationele maatregelen (TOM's) en de vlootmix. De herconfiguratie levert in het rapport maar 3600 woningen minder aan geluidsoverlast op, terwijl er 10.000 woningen minder geluidsoverlast krijgen door de TOM's. Die TOM's en de vlootmix zetten wij al volop in op weg naar die 44 miljoen. Het CPB heeft zich hier dubbel rijk gerekend. Als je kijkt naar de milieuvoorwaarden waaraan voldaan moet worden, moet je die wel allemaal meenemen. Je moet dan niet simpel opschrijven: het kan wel naar 70 miljoen, maar wij hebben niet naar de veiligheidsrisico's gekeken. Dat is te gemakkelijk door de bocht. Ik vind dat het CPB geen verantwoorde positie naar buiten heeft ingenomen door in een persbericht aan te geven dat er doorgegroeid kan worden. Voorzitter! De commissie-In 't Veld zegt dat 5GG het meest perspectiefvol is. GroenLinks en de PvdA hebben daarvoor gepleit in het kader van de PKB. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister. Hiermee is al veel gezegd over wat er met de IBV aan de hand is, ware het niet dat de minister van Verkeer en Waterstaat afgelopen zaterdag het interview in Het Parool heeft gegeven. Zij zegt: ik zie geen Noordzeelocatie, geen Maasvlaktelocatie en geen Flevopolder. Mijn moeder van 80 jaar die ik dit weekend aan de telefoon had, zei het als volgt. Ik begrijp nu dat er gegroeid moet worden, dat op basis van het rapport van het NLR het niet op de huidige plek kan en dat het van de minister niet op een andere plek mag. Zij begreep het niet meer. Ik meen dat zij niet de enige is. Is dit een correcte weergave van wat de minister heeft gezegd? Waarom staat dat niet in de brief? Waarom doet het kabinet desondanks toch onderzoek naar de drie locaties? Waarom een nut-en-noodzaakdiscussie indien de uitkomst vaststaat, namelijk ja, er kan gegroeid worden, mits op de huidige locatie? Waarom alles van tevoren afschieten, als de studie niet eens is afgerond en de minister de uitkomsten niet kent? Ik denk dat het correcter was geweest

om een andere brief te sturen over een andere integrale beleidsvisie. Wat vindt het kabinet van de locaties met betrekking tot de Noordzee, de Maasvlakte en de Flevopolder? Waarom is het Markermeer al eerder afgevallen? Ik heb de toelichting daarop gelezen, maar ik zou graag wat naders over de argumenten willen horen. Bovendien wil ik van de minister van Verkeer en Waterstaat, die zegt dat die andere dingen allemaal niet kunnen, horen of zij blijft bij haar opvatting over het Markermeer. Nu de minister met het oog op het NLR-rapport tot een nieuw onafhankelijk onderzoek wil komen – het kabinet heeft daar de RLD voor gevraagd – vind ik het...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil dit direct corrigeren. Ik begrijp absoluut niet waar dit vandaan komt. Ik heb het nooit gesuggereerd, maar het schijnt in een paar kranten gestaan te hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het inderdaad uit de krant. Daarin heb ik gelezen dat u de RLD zou vragen daar opnieuw naar te kijken. Ik ben het met u eens dat het heel raar is. Als u zegt dat het alleen maar kan op de huidige plek en u vraagt uw eigen ambtenaren een onafhankelijk onderzoek te doen naar waar het elders zou kunnen, kan ik de uitkomst wel tevoren bedenken. Ik ben in elk geval benieuwd hoe het kabinet ermee omgaat. Het NLR-rapport over de vijfde baan is enigszins zorgelijk, want daaruit komt naar voren dat er weinig extra capaciteit te verwachten is van de parallelle vijfde baan. Dan komt de vraag aan de orde in relatie met wat ik heb gezegd over 5GG, Roel in 't Veld en de eerdere discussie of het wel allemaal zo snel moet als het weinig ruimte oplevert. Moet het überhaupt wel in het licht van mogelijke alternatieven op andere locaties? Ik wil iedereen die kritisch ten opzichte van het NLR-rapport staat best bijvallen. Er valt echt wel wat af te dingen op dat rapport. Er valt bijvoorbeeld op af te dingen dat men bij de uitvliegroutes over Jacobs-woude en Geuzenveld op een andere manier tewerk had kunnen gaan, waardoor de geluidsoverlast minder zou zijn. Er valt ook op af te dingen dat men gekozen heeft voor het uitvliegen via de parallelle Kaagbaan

over Buitenveldert. Dat had ook anders gekund. Hierdoor ontstaat mijns inziens juist minder capaciteit. Verder heeft men een berekening gemaakt met betrekking tot de grote toestellen die, gelet op het gebrek aan gegevens, dubieus zou kunnen zijn. Zo iets kan beide kanten opvallen. Het belangrijkste is dat men nog steeds werkt met de foutieve inputgegevens van de luchtvaartfabrikanten. Ik spreek dan nog niet eens over de 65 dB(A) afkap, want dat zou een beleidswijziging meebrengen. Als ik dat op een rijtje zet, sluit ik zelfs niet uit dat er eerder een negatief beeld dan een positief beeld uit naar voren komt. De vraag is dan wat dit oplevert. Opnieuw bevestigt het NLR-rapport het zorgelijke beeld met betrekking tot de externe veiligheid. Ik heb daar al een paar keer aandacht voor gevraagd. Het blijkt dat het RIVM-rapport over de veiligheidsontwikkeling rond de luchthaven juist is. Ik heb er al eerder op aangedrongen om een programma op te stellen dat erop is gericht is om in de komende jaren het veiligheidsniveau op het standstillniveau te houden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Van welk risicoprofiel gaat uw fractie uit? Ik heb ten behoeve van dit debat uitgezocht welke normen wij aanhouden. De kans dat iemand overlijdt is ten aanzien van roken 1 op 75, van autorijden 1 op 400, van wandelen 1 op 15.000, van fietsen 1 op 20.000, van dijkdoorbraken 1 op 4000 en van vliegen 1 op 100.000 per jaar. Naar welk veiligheidsniveau wilt u toe?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij vraagt u naar de bekende weg. Het gaat om het veiligheidsniveau dat in de PKB beschreven staat en waarop al veel is af te dingen. Daarin is bijvoorbeeld het groepsrisico niet meegenomen. Dus als je de luchtvaart vergelijkt met economische activiteiten op een andere plaats, zoals de chemische industrie, dan zie je dat de luchtvaart veelal in het voordeel is, omdat daarbij het groepsrisico niet betrokken is. Ik ben er tamelijk zeker van dat er helemaal niet meer gevlogen had kunnen worden als het groepsrisico wel verwerkt was. Het enige wat ik vraag, is datgene te doen wat wij in de PKB hebben afgesproken. Uw fractie heeft die onderschreven, dus ik hoop dat u zich daar ook aan wilt houden, want

een hoger veiligheidsrisico voor de mensen in de omgeving van de luchthaven is het slechtste wat er zou kunnen gebeuren. Het enige wat ik vraag, is het opzetten van een programma om het veiligheidsniveau van 1990 voor het individuele risico te handhaven.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nu lees ik in datzelfde rapport van de RLD dat de betrouwbaarheid van de cijfers voor de externe veiligheid bij een kans van 1 op 100.000 per jaar dat een ongeluk in een individueel geval tot de dood zou leiden, geringer is dan eigenlijk gewenst zou zijn. In die zin moeten wij er toch voor oppassen met externe veiligheid een beeld op te roepen dat misschien niet helemaal verantwoord is. En wij moeten in ieder geval correct citeren uit het rapport van de RLD.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zodra het over veiligheid gaat, gaan er blijkbaar allerlei stekels overeind staan. Ik snap dat niet, want veiligheid is buitengewoon belangrijk. Ik vind veiligheid zelfs het belangrijkste element in de discussie over de luchtvaart, belangrijker dan geluidsoverlast en belangrijker dan luchtkwaliteit, want onveiligheid vormt een directe bedreiging. En wat die kans van 1 op 100.000 betreft, als er in de omgeving een miljoen mensen wonen, dan lopen er dus een aantal mensen per jaar dat risico. Het gaat mij erom dat wij een aantal normen hebben afgesproken en ik werp de vraag op of wij met elkaar die normen kunnen handhaven. In dit rapport wordt bevestigd wat tot nu werd gesteld, namelijk dat het RIVM niet gelijk heeft en dat ik uit m'n nek zou kletsen, waarbij tegelijkertijd wordt aangegeven dat er nog wel nauwkeuriger naar gekeken moet worden. Wel, doe dat dan en kom niet meteen aan met de Pavlovreactie dat het om veiligheid gaat en dat daar dus niet over gediscussieerd moet worden. Laten wij dat goed met elkaar uitzoeken en laten wij daar een programma voor opzetten. Meer vraag ik niet. Ik werp geen blokkades op, ik roep alleen op tot een inspanning om de veiligheid op het afgesproken niveau te houden. Ik heb dan ook geen behoefte aan allerlei commentaren zoals in De Telegraaf.

De heer **Te Veldhuis** (VVD):

Voorzitter! Dat er veilig gevlogen moet worden, staat voor iedereen volstrekt buiten kijf, denk ik. Wij moeten niet het beeld oproepen dat vliegen veilig genoeg zou zijn, maar ook niet dat vliegen onveilig zou zijn. Als je over normen praat, moet je de uitgangspunten gelijk houden. Ik begrijp nu dat de heer Van Gijzel de kans op een dodelijk ongeval van 1 op 100.000 per jaar in ieder geval accepteert en dat hij niet op 1 op 1.000.000 wil uitkomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het eigenlijk al discutabel, maar ik heb mij eraan gebonden, dus ik houd vast aan het veiligheidsniveau dat wij in de PKB hebben afgesproken. In de brief staat er uit het onderzoek blijkt dat er alles aan de veiligheid wordt gedaan en dat die ook beter wordt, maar dat vliegen toch onveilig wordt omdat er zoveel meer gevlogen wordt. Per saldo kunnen wij de groei dus niet bijbenen en hebben wij een probleem. Het slechtste wat je in zo'n geval kunt doen, is de kop in het zand steken. Ik doe dus ook een beroep op de heer Te Veldhuis om met het kabinet en anderen achter deze tafel mee te denken over het overeind houden van het veiligheidsniveau.

Voorzitter! Nu de herconfiguratie weinig capaciteit lijkt op te leveren, is het de vraag hoe het kabinet een eventuele overgangperiode tot het gereed zijn van een andere luchthaven zal beoordelen. Het kabinet geeft aan dat men op selectiviteit uit is. De groei kan beheerst worden met selectief beleid, aldus het kabinet. Wordt daarmee bedoeld dat selectieve groei met beleid bewerkstelligd kan worden of dat er ruimte voor selectief beleid ontstaat door de mainportfunctie tot het uitgangspunt van beleid te maken? Met andere woorden, is er sprake van selectief beleid of van selectieve groei? Ik hoop het laatste, dus dat men probeert om selectiviteit in de groei en in de huidige samenstelling van de vloot op de luchthaven tot stand te brengen. Daardoor zou de mainportfunctie versterkt kunnen worden. Maar dan komt onmiddellijk de vraag naar voren, die ook de ANWB opgeworpen heeft, namelijk: hoe zit het dan met de rol van de chartermaatschappijen? Schiphol, de huidige luchthaven, is groot genoeg voor alle vakantie-, plezier- en zakenvluchten van alle Nederlanders,

nu en in de toekomst, tot diep in de volgende eeuw. Maar daar is niet voor gekozen. Er is gekozen voor een mainportontwikkeling, om veel mensen uit het buitenland, transferpassagiers, hier te krijgen. Indien door een gebrek aan capaciteit gekozen moet worden tussen vluchten, dus selectiviteit, is mijn vraag of er prioriteit is voor die vluchten van de Nederlanders of prioriteit voor de mainportgerelateerde vluchten. Dat zij met elkaar verweven zijn, lijkt mij geen terechte keuze. Dat is namelijk weglopen voor de keuze wat je toelaat. Dat is geen selectiviteit en de capaciteit daarvoor bestaat niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het terecht dat de heer Van Gijzel die vraag stelt, maar dan moet de PvdA hier ook aangeven wat zij zelf vindt. De PvdA heeft zich de laatste jaren namelijk meermalen kritisch uitgelaten over de mogelijkheden om chartermaatschappijen op Schiphol te houden. Wat is nu zijn inzet ten aanzien van Schiphol? Moet die mogelijkheid er blijven of niet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De opvatting van de PvdA-fractie is dat wij gekozen hebben voor een mainportontwikkeling. Dat betekent dat wij een internationaal netwerk voor passagiers en voor vracht tot stand willen brengen, waardoor economische activiteiten naar Nederland komen en versterkt kunnen worden. Als wij echt krap komen te zitten in het jasje, moet dat dus prioritair zijn. Ik geloof dat ik de enige ben tot nu toe die in het openbaar gezegd heeft dat dit minder ruimte voor de charters met zich zal kunnen brengen. Drie slagen per dag, wat de chartermaatschappijen willen, zal dan misschien niet kunnen. Het laag houden van de prijzen zal dan misschien ook niet kunnen. Ik snap best dat dit niet altijd een populaire boodschap is. Ik snap ook wel dat u de andere wilt houden. Ik probeer echter wel aan die keus voor een mainportontwikkeling vast te houden en dan moet je deze keus wel maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nog niet gezegd wat ik wil. Dat zal ik straks doen, als de voorzitter mij die gelegenheid geeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft dat de vorige keer gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): De prioriteitenstelling van de PvdA is voor het behoud van de chartermaatschappijen dus lager. Dan wil ik van u horen waar die dan wel moeten komen. Of moet die markt gewoon verdwijnen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, er is ruimte op meer plekken. De vraag is alleen onder welke omstandigheden dit kan. Wij hebben gezegd dat wij eigenlijk vinden dat continentale vluchten een beetje afgeremd moeten worden. Wij vinden ook – ik vind dat althans – dat het niet wenselijk is dat mensen elke nacht wakker worden door vliegverkeer, omdat andere mensen één keer per jaar op vakantie willen. In de nacht zouden er dus ook zomin mogelijk chartervluchten moeten zijn. Dat betekent dat de maatschappijen voor de wat langere afstanden maar twee slagen kunnen maken. Daardoor wordt het duurder. Dat vinden de luchtvaartmaatschappijen niet echt interessant. Dat snap ik ook, want daarvoor zijn zij niet opgericht. Het is echter wel een vraag die wij met elkaar moeten beantwoorden. Vinden wij het terecht dat ongebreidelde groei kan plaatsvinden in die charters, met lage prijzen en het elke nacht wakker vliegen van mensen, of willen wij een andere keus maken? Mijn keus zou de laatste zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dat hier absolute helderheid moet komen. De heer Van Gijzel suggereert om een soort van prijsbeleid te voeren, zodat je de markt kunt inkrimpen. Leidt dit er niet toe dat er op de luchthavens vlak over de grens of op de regionale luchthavens druk gaat komen om dit wel toe te staan? Is dat dan de keuze die u maakt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hier ontstaat altijd het probleem van de kip en het ei. Hier ontstaat dus altijd het prisoner's dilemma. Eigenlijk zit iedereen in Europa met hetzelfde probleem met betrekking tot de gevolgen van de luchtvaart. U pleit altijd voor Europese harmonisatie op dit punt. Ik ben er ook voor om daar afspraken over te maken. Laten wij dat maar doen. Je hebt echter ook je eigen verantwoordelijkheid hier. Ik ga ervan uit dat ook elders men 's nachts niet meer laat vliegen. Je ziet dat ook in Duitsland op een aantal plaatsen. Ik denk dat dit zeker voor de chartervluchten op veel

meer luchthavens in de toekomst zal gaan gebeuren.

De heer **Poppe** (SP): Charters zouden dus moeten inbinden om de hub-spokers de ruimte te geven; 39% van de KLM-reizigers zijn overstappers. Zegt u dat de bekende zonvakanties maar moeten minderen om de halfzakelijke reizen met overstappers de ruimte te geven?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is van tweeën één. Als wij voor de Nederlandse vakantie-, zaken- en pleziervluchten kiezen, is er volop ruimte, maar is er niet de economische spin-off die wij graag willen, met al die werkgelegenheid en al die grote bedrijven die zich hier vestigen. Wij kunnen ook kiezen voor datgene wat wij in de PKB hebben afgesproken, namelijk voor een grote internationale luchthaven die een netwerk in stand houdt. Dit kan alleen met een bepaald volume van internationale luchtvaart, dus niet alleen oorsprongs- en bestemmingsverkeer. Als je het laatste wilt, dus die mainport met de werkgelegenheid die hieraan vastzit, heb je een andere luchthaven nodig dan in het eerste geval. Hierin moeten een keuze gedaan worden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt. Wij hebben niet veel tijd, dus ik verzoek de leden de interrupties, maar ook de antwoorden kort te houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoelang kunnen wij met die selectiviteit eigenlijk doorgaan op de huidige locatie? Hoeveel levert de selectiviteit die het kabinet wenst, dus op? Bij de kosten die in de IBV staan, zet ik een kanttekening. Ik vind dat het om heel veel geld gaat. Als er zulke bedragen moeten worden geïnvesteerd, is de particuliere sector de eerste die hierop aangesproken moet worden. De bedragen zijn overigens niet vergelijkbaar. In het ene geval koop je voor 40 mld. een overloophaven voor de niet-hubfunctie, met maximaal 20 miljoen passagiers of 3 miljoen ton vracht. In het andere geval koop je voor misschien een paar miljard meer een compleet nieuwe hubluchthaven. Bij de bedragen moet je dus wel bekijken wat je ervoor binnenhaalt. Als derde punt in de discussie over de startnotitie over nut en noodzaak hebben wij gezegd dat wij buitenge-

woon grote waarde aan de gezondheid hechten. Graag hadden wij nu meer inzicht hierin gehad. Het kabinet had nu met de startnotitie voor de aanleg van de parallelle Kaagbaan willen beginnen, maar dit is nu uitgesteld tot september. Dit biedt ons de mogelijkheid het volledige gezondheidsonderzoek erbij te betrekken. Mede gelet op de brief van de GGD van Kennemerland wil ik hier wel gezegd hebben dat wij er heel veel waarde aan hechten dat het onderzoek snel wordt afgerond en een integraal onderdeel van de besluitvorming is. Net als voor de veiligheid geldt voor de gezondheid dat deze van doorslaggevende betekenis kan zijn in de afweging van datgene wat je op langere termijn kunt doen.

De fractie van de Partij van de Arbeid vindt dat het onderzoek naar de verschillende locaties zo snel mogelijk moet worden afgerond. Pas dan is het te beoordelen of verdere groei van de luchtvaart verantwoord mogelijk is en, zo ja, langs welke weg. Anders moeten wij misschien wennen aan de gedachte dat Nederland tot diep in de volgende eeuw wel volop ruimte heeft voor de vliegbehoefte van alle Nederlanders, zoals ik net al zei, maar dat het in steeds grotere mate hier naartoe halen van transferpassagiers, die hier eigenlijk niet hoeven te zijn, uiteindelijk niet goed mogelijk is. Uitdrukkelijk zeg ik dat de fractie van de Partij van de Arbeid bij een van de varianten die voorgelegd zijn, namelijk het overhevelen van de luchtvaart naar zee, de Noordzee-optie, waarbij het kabinet uitgaat van een locatie minimaal 20 km uit de kust, er de voorkeur aan geeft alle vliegbewegingen daar naartoe te verplaatsen. In dat geval spreken wij dus van een "remote runway"-systeem. De onderzoeken hiernaar moeten zo worden uitgevoerd dat er een reële vergelijking bij de keuze mogelijk is. Zij moeten dus gelijkwaardig zijn uitgewerkt en op basis van gelijkwaardige criteria beoordeeld zijn.

Voor de fractie van de Partij van de Arbeid is de ruimtelijke kwaliteit, het vierde punt van de kanttekeningen van destijds, van groot belang. Cruciaal is dan ook de tekst op pagina 35 van de IBV dat grotere vervoersvolumes op Schiphol en de hiermee samenhangende behoefte aan landzijdige infrastructuur ertoe zullen leiden dat de spanning met de

ruimteclaims voor wonen, werken, infrastructuur en natuurontwikkeling toeneemt. Voor onze fractie geldt, wat niet zal verbazen, gewoon het verkiezingsprogramma. Omdat het nog niet duidelijk is wat er op de huidige locatie binnen de in de PKB gestelde milieu- en leefbaarheidsnormen nog aan groei mogelijk is, en ook alternatieven nog onvoldoende in kaart zijn gebracht, is het niet mogelijk nu al een keus te doen. Het onderzoek waaruit blijkt of en, zo ja, welke aanvullende locatie wenselijk is, dient snel te worden afgerond. Het gaat bij een nieuwe, aanvullende locatie om zeer grote investeringen. Deze winnen aan waarde wanneer zij tevens een bijdrage leveren aan het oplossen van overige ruimtelijke problemen in de regio, onder andere het gebrek aan woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen en het in stand houden van hoogwaardige natuurgebieden. Een dergelijke ontwikkeling zal een revitaliserende werking hebben op de potentie van de Randstad en een forse economische uitstraling op andere delen van ons land. Een verdere studie naar de mogelijke locaties moet leren of zo'n uitdagende aanpak tot de mogelijkheden behoort.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Gijzel zei zojuist bij zijn afsluitende woorden dat je misschien ook de mogelijkheid zou moeten bekijken om, gezien de schaal van Nederland en de wens om te vliegen, het aantal transferpassagiers misschien niet te honoreren. Dan dingt hij toch af op het door hem geaccepteerde mainportconcept?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Daar zou de heer Rosenmöller op zichzelf gelijk in hebben, wanneer de onderzoeken ertoe leiden dat verdere groei van de luchtvaart in Nederland die noodzakelijk is om die transferpassagiers hier te halen, niet mogelijk is. Met andere woorden, zodra blijkt dat binnen de milieugrenzen die wij met elkaar hebben vastgesteld, het niet op Schiphol, niet in de Noordzee, niet op de Maasvlakte, niet in de Flevopolder en niet in het Markermeer kan, dan kan het dus gewoon niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij hebben maar op één plek grenzen gesteld en dat is Schiphol.

Er zal waarschijnlijk een conclusie getrokken worden dat ongelimiteerde of forse groei op Schiphol niet meer mogelijk is. Vervolgens ondersteunt uw fractie wel het kabinet in de vraag of groei van de luchtvaartsector in Nederland mogelijk of wenselijk is. U zegt daar ja tegen. Er zal dus ook in uw optiek een nieuwe locatie gevonden moeten worden als het op Schiphol niet kan. U kunt dan toch niet de mogelijkheid openhouden om het aantal transferpassagiers te beperken? Dat is toch niet daarmee in lijn? Ik zou het graag willen, maar dan doe je afbreuk aan het mainportconcept. Je moet kiezen, je kiest óf voor groei op Schiphol óf voor nieuwe locaties vanuit het mainportconcept dat u ondersteunt. Ik doe dat niet en dat betekent dat wij geen voorstander zijn van het aanleggen van nieuwe capaciteit of locaties.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben op dat punt gewoon een verschil van opvatting. Het is uw keuze om geen mainport te hebben in Nederland...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dan moet u de mogelijkheid ook niet openlaten en u liet zojuist de mogelijkheid open om misschien, als gevolg van de schaal van Nederland en allerlei congestieproblemen...

De **voorzitter**: Ik had de indruk dat de heer Van Gijzel aan het antwoorden was.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat komt omdat die onderzoeken nog niet afgerond zijn. Uitgangspunt is: mainport, dubbeldoelstelling. Wij willen in Nederland een mainportontwikkeling binnen de milieuvoorwaarden. U zegt dat er op een plek een grens is gesteld, maar voor de PvdA-fractie gelden die milieugrenzen cumulerend voor de hele luchtvaart. Met andere woorden, wij willen niet hier een geluidsgrens en op een andere plek nog weer eens een geluidsgrens die samen opgeteld kunnen worden. Dat kan niet de bedoeling zijn. Binnen de in de PKB gehanteerde milieugrenzen moet die ontwikkeling plaatsvinden. Die verkenning moet gemaakt worden. Dan zal blijken wat op welke locatie kan. Dat zegt het kabinet ook in wezen: wij zijn voor groei, mits aan voorwaarden voldaan is. Ook zij

houden een slag om de arm voor de mainportontwikkeling, want ook het kabinet zegt dat als het niet kan, het geclausuleerde "ja" omslaat in een "nee" of in een andere oplossing. Ik zeg alleen maar dat als blijkt dat het niet kan in de Noordzee, op de huidige locatie, op de Maasvlakte of in het Markermeer, het uitgangspunt van de mainportontwikkeling die wij graag willen, niet in Nederland te realiseren is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Slotopmerking mijner zijds. Op het moment dat je in dit debat het kabinet ondersteunt op het punt van de groei van de luchtvaart en nogmaals herhaalt dat je voor een mainport voor de luchtvaart bent in Nederland, zul je als groei op Schiphol niet kan of aan grenzen gebonden is – dat is hij – in politieke zin vanuit dat standpunt gedwongen worden om nieuwe capaciteit te vinden. Anders moet je dat standpunt niet innemen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben er ook voor om dat te onderzoeken. Ik snap niet waar dit allemaal vandaan komt. Ik roep het kabinet juist op om die aanvullende capaciteit snel te onderzoeken en te bekijken wat er mogelijk is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar u eet te veel van twee walletjes, want u suggereert dat het in uw opvatting ook mogelijk is om het aantal transferpassagiers al dan niet drastisch te beperken. Dat kan niet want dat is strijdig met de mainportgedachte die u zelf ondersteund heeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als die aanvullende capaciteit niet mogelijk is en het op de huidige plek niet kan, komt het mainportconcept ter discussie. Maar dat gebeurt pas als alle onderzoeken afgerond zijn. Eerder niet!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dat is toch een vrijblijvendheid van hier tot het einde van de wereld! Wij spreken hier niet alleen over de korte maar ook over de lange termijn en u blijft van twee walletjes eten! U zegt jaar in jaar uit dat u kiest voor de mainport, maar op het moment dat er enige kritiek op komt en wij allemaal zien dat er ook grenzen zijn aan de groei van de luchtvaart, houdt u het weer voor mogelijk dat

je misschien op basis van onderzoek tot de conclusie moet komen dat die mainportgedachte moet worden afgewezen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar wat niet kan, kan dus niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Alles kan op zich! Het is een politiek vraagstuk!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar mag ik nog een antwoord geven! Wij hebben niet de simpele opvatting die GroenLinks heeft... Simpel is niet simpel, maar eenvoudig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is heel goed doordacht en dat zal ik straks in 6,5 minuut neerzetten!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het is ook geen diskwalificatie! Wij hebben niet de eenvoudige opvatting dat groei van de luchtvaart en groei van de mainport gewoon niet kan. Wij hebben ook niet de opvatting dat dit te allen tijde zou moeten. Voor ons geldt het uitgangspunt dat dit alleen maar verantwoord is binnen de milieugrenzen. Daarvoor moet onderzocht worden of die twee dingen samen kunnen en daarom komt het kabinet ook nog niet tot het uiteindelijke antwoord. Dat was de opdracht waarover die nut-en-noodzaakdiscussie is gevoerd. Die opdracht blijft nog steeds staan. Pas wanneer die onderzoeken afgerond zijn, is de vraag te beantwoorden wat er mogelijk is in Nederland en of doorgroei op ons grondgebied mogelijk is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Toen ik het verkiezingsprogramma van de PvdA las, ben ik niet tegengekomen dat de Noordzee als eerste optie, als zoeklocatie in beeld kwam na de benutting van de mogelijkheden op Schiphol. In zijn betoog heeft de heer Van Gijzel vandaag toch weer laten doorschemeren dat die optie wat hem betreft – en misschien ook wel wat de PvdA betreft – toch de eerste en bijna enige optie is. Krijgt het kabinet nu de volle ruimte van de PvdA om na de herconfiguratie van Schiphol de drie of meerdere zoeklocaties optimaal te bestuderen om daarna een keuze te maken, of staat de keuze eigenlijk voor de heer Van Gijzel al vast? Ik zie daar wat spanning.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zie die spanning niet. Ik heb gezegd dat het kabinet snelheid moet maken met het afronden van alledrie de onderzoeken. De PvdA wil deze drie onderzoeken ook zelfstandig en gelijkwaardig beoordelen. Ik heb bovendien gezegd dat we de verschillende aspecten daarbij zullen wegen en dat de PvdA de nadere uitwerking van één optie – de Noordzeeoptie – graag ziet in de vorm van landingsbanen op afstand. Verder heb ik geen expliciete voorkeur voor het een of ander uitgesproken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik constateer ook een enigszins tweeslachtige of bijna dubbelhartige benadering door de heer Van Gijzel. Hij zegt dat het onderzoek eventueel kan opleveren dat Nederland toch op slot moet voor verdere ontwikkelingen. In hetzelfde verkiezingsprogramma zijn echter ook een paar andere aardige dingen te lezen. Er staat namelijk dat de internationale groei van de luchtvaart zich voortzet en dat er meer mensen en meer vracht zullen komen. Aan de groei van het zakenverkeer over de grenzen heen kan en wil de PvdA zich niet onttrekken. De zonzijde van het reizen per vliegtuig naar de vakantiebestemming is dat dit voor veel mensen binnen bereik is gekomen. Verder staat er dat meedelen in de groei van de luchtvaart van groot economisch belang is en dat het milieubelang niet zonder meer is gediend bij het verbannen van het luchtvervoer naar het buitenland. Hoe zijn deze uitspraken nu te rijmen met zijn opmerking dat Nederland misschien toch op slot gaat als die vier locatieonderzoeken niet dat resultaat opleveren wat hij wil?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan moet u één zin verder lezen, namelijk dat het uitgangspunt daarbij was en is dat de groei van de luchtvaart alleen verantwoord kan binnen de nu gehanteerde milieu- en leefbaarheidsnormen. Dat staat er gewoon. Wij hebben met elkaar grenzen afgesproken waarbinnen de luchtvaart zich kan ontwikkelen. Of dat voldoende is, weten wij niet. Daartoe dient nu juist dat onderzoek. Ik heb niet de opvatting van de VVD-fractie, dat het in ieder geval moet groeien, maar ook niet die van

de GroenLinks-fractie, dat het in ieder geval niet mag groeien. Wij willen een verantwoorde groei binnen de milieugrenzen en daarvoor moet nog een aantal onderzoeken worden afgerond. Dan pas kan die vraag definitief beantwoord worden. Anders heeft die hele discussie over nut en noodzaak ook helemaal geen zin gehad.

De voorzitter: Ik stel voor dat, als wij uit eigen verkiezingsprogramma's voorlezen, de spreektijd dubbel gaat tellen.

De heer Poppe (SP): Ik heb nog één vraag. Ik krijg de indruk dat de heer Van Gijzel, de PvdA, bezig is om een poging te wagen om met een hink-stapsprong over de verkiezingen heen te komen. Dit kabinet worstelt al vier jaar met Schiphol. Het wordt tijd dat er helderheid komt. Uit onderzoek van het NLR is gebleken dat groei boven de 44 miljoen passagiers niet kan binnen de huidige gestelde milieugrenzen. Dat is dan toch duidelijk! De PvdA stelt vervolgens: als het niet kan en als er een andere locatie gekozen moet worden, bijvoorbeeld 20 km uit de kust, dan moet alles daar maar naartoe. Wij kunnen nog tig jaar door blijven zoeken en ondertussen gedogen en meer vluchten toestaan. Mijn vraag aan de heer Van Gijzel is of, zo vlak voor de verkiezingen, het punt niet is genaderd om helder te zijn. Moet niet worden gezegd: onderzoek geeft aan dat groei boven de 44 miljoen passagiers niet kan en dus kan de mainport niet? Dat moet toch eens een keertje duidelijk zijn? Wij kunnen wel door blijven etteren tot na de verkiezingen, maar dat schiet niet op.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik begrijp wel dat u dat wilt. Het is echter een heel rare vraag. Wij hebben met elkaar in de PKB Schiphol aangegeven: op deze locatie kan het tot 44 miljoen. Vervolgens moeten wij met elkaar de vraag beantwoorden of wij meer groei willen en waar die kan plaatsvinden. Die discussie vindt volop plaats. U zegt: die vraag moeten wij eigenlijk niet beantwoorden, want wij hebben al 44 miljoen vastgesteld. De te maken keuze is tamelijk helder neer te zetten: is het mogelijk om op Nederlands grondgebied, op de huidige locatie of op een andere locatie, binnen de milieuvorwaarden een verdere

groei van de internationale luchtvaart toe te staan? Als dat mogelijk is, moet dat ook gebeuren. Immers, daar zit een enorm werkgelegenheidsaspect aan vast. Als het niet mogelijk is, hebben wij een probleem. Dan kan het dus niet. En dan komt het alternatieve economisch snaaien natuurlijk boven tafel.

De voorzitter: Dit wordt een herhaling van zetten. U kunt nog één korte vraag stellen, mijnheer Poppe.

De heer Poppe (SP): Hier hebben wij weer zo'n hink-stapsprong: uitbreiding op een andere locatie erbij binnen de milieuvorwaarden. Om welke milieuvorwaarden gaat het dan? Er zijn immers nog geen milieuvorwaarden. Die zijn er alleen voor Schiphol.

De heer Van Gijzel (PvdA): U had het kunnen lezen, bijvoorbeeld in de perspectievennota. Het kabinet onderzoekt of binnen de in de PKB vastgestelde milieugrenzen verdere groei in Nederland mogelijk is. Dat staat er. Het staat ook in ons verkiezingsprogramma. Dat is het uitgangspunt. Onderzocht wordt of binnen de in de PKB gestelde milieuvorwaarden verdere groei in Nederland mogelijk is.

De heer Poppe (SP): Wat denkt u er zelf van?

De voorzitter: Het woord is aan de tweede spreker, de heer Reitsma.

De heer Reitsma (CDA): Mijnheer de voorzitter! Schiphol is de laatste tijd een veelbesproken onderwerp in de Tweede Kamer. Wij hebben het over de actuele problematiek van de geluidsgrenzen en het gebruiksplan voor 1998 en over de aanleg van de vijfde baan die vanaf 2003 – misschien een paar maanden eerder – enig soelaas moet bieden. Vandaag spreken wij over de mogelijkheden van de groei voor de langere termijn. Voor ons staat de centrale vraag voorop: waar willen wij naartoe met de luchtvaart in Nederland? Van belang is dat er een naadloze aansluiting is tussen de capaciteit na realisatie van de vijfde baan en de verdere capaciteitsuitbreiding voor de lange termijn. Dit betekent dat wij daarvoor stappen moeten nemen en waar nodig knopen moeten doorhakken. Alle betrokken partijen – met name Schiphol, de omwon-

den en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen – zijn in eerste instantie gebaat bij duidelijkheid. Dit debat moet wat mij betreft daartoe ook een aanzet geven.

In de PKB Schiphol en omgeving is in 1995 voor de versterking van de mainportfunctie van Schiphol en voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving gekozen. Dat is de bekende dubbeldoelstelling. De CDA-fractie ondersteunt deze doelstelling en vindt tevens dat dit het uitgangspunt moet blijven voor de verdere toekomst. Terecht komt het kabinet in de IBV tot de conclusie dat een verdere groei van de luchtvaart in Nederland mogelijk moet zijn, zij het onder voorwaarden. Omdat ook de CDA-fractie kiest voor beheerste groei, stemt zij in met de conclusie van het kabinet dat nut en noodzaak van een verdere groei van de luchtvaart nu vaststaat. Daarmee is gekozen voor verdere ontwikkeling van onder andere de twee mainports in Nederland, zowel Schiphol als Rotterdam. Die keuze wordt mede ingegeven door de positieve bijdrage aan de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Deze groei is voor de CDA-fractie alleen aanvaardbaar indien er duidelijke en meetbare grenzen worden gesteld ten aanzien van geluidshinder, luchtkwaliteit, veiligheid en gezondheid. Deze grenzen moeten ook in acht worden genomen. Daarom is het van belang dat er nu voldoende onderzoek plaatsvindt naar alle relevante natuur- en milieu-effecten, gezondheidsaspecten en de gevolgen voor de externe veiligheid. Het gaat om de lange termijn, dus die duidelijkheid moet er komen.

De heer Van Gijzel (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma zegt: verdere groei staat vast, maar wel binnen de milieugrenzen; die moeten absoluut gehandhaafd worden. Als het daarbinnen niet kan – het kabinet zegt ook voorwaardelijk "ja" – wat is dan het antwoord van het CDA? Staat dan die verdere groei nog steeds vast?

De heer Reitsma (CDA): Als het in Nederland niet kan binnen die randvoorwaarden, die voor elke locatie opnieuw moeten worden bekeken, dan houdt het op. Zo eenvoudig ligt dat. Je zou wel dom zijn als je die randvoorwaarden formuleert en vervolgens zegt je nergens aan te storen. Mijn

inschatting is dat uit het onderzoek naar Schiphol en de zoeklocaties die worden ingezet, blijkt dat beheerste groei mogelijk is. Dan is vooral bepalend waar je gaat zitten. Daarbij zal het ijkpunt de beleidsmatige invalshoek zijn die ik net heb geformuleerd. Volgens mij zit dat ook redelijk dicht bij het standpunt van de PvdA, als ik goed heb geluisterd. Om erachter te komen wat de samenleving vindt van de groei van de luchtvaart is een dialoog gevoerd over de verdere groei van de luchtvaart in Nederland. Het is niet verbazend dat over dit gevoelige punt de meningen nogal uiteenlopen. De belangen zijn in alle opzichten groot. Wie veel last heeft van toenemende luchtvaart op Schiphol, zal daarover een uitgesproken opvatting hebben. Dat geldt ook voor degene wiens bestaanszekerheid verbonden is met de werkgelegenheid op Schiphol. Op zichzelf is de TNLI-discussie per saldo positief te noemen. Wij moeten ons evenwel ook realiseren dat er geen eenduidige richting is uitgekomen. De discussie over nut en noodzaak heeft in ieder geval als winstpunt opgeleverd dat de grens van 44 miljoen passagiers als meetinstrument weinig waarde heeft. Voor de CDA-fractie staat het concept van de duurzame samenleving voorop. Daarvoor is het goed om de economische effecten van de groei, die behoorlijk zijn, de afweging van de kosten en baten, de duurzaamheid en de verantwoordelijkheid onder ogen te zien. Dat is met name in de nut-en-noodzaakdiscussie aan de orde gekomen. De groei van Schiphol wordt met name bepaald door de verdere ontwikkeling van het volume van de luchtvaart. Terecht is de nut-en-noodzaakvraag ingebed in een breder beleidsconcept van milieu, economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Het CDA steunt het kabinetsvoorstel om de benodigde ruimte voor beheerste groei in eerste instantie te realiseren door optimalisatie en herconfiguratie van Schiphol. Die lijn sluit aan bij ons verkiezingsprogramma. Ik zal het niet citeren; u hebt het allemaal kunnen lezen. Wij kiezen voor de middel-lange termijn voor de aanleg van de vijfde en zo mogelijk de zesde baan op Schiphol onder gelijktijdige sluiting van de meest geluidveroorzakende banen – dan hebben wij het over het geheel sluiten van

de Aalsmeerbaan en het grotendeels sluiten van de Buitenveldertbaan – maar alleen als dat binnen verantwoorde milieugrenzen nieuwe groeimogelijkheden oplevert. Anders heeft het niet zoveel zin.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij hebben dit weekend allemaal iets kunnen lezen van het rapport van het NLR, waarin antwoord wordt gegeven op die vraag, namelijk dat het niet of nauwelijks mogelijk is. Wij worden geconfronteerd met de situatie, of je dat nu wilt of niet, dat die groei op Schiphol niet mogelijk is zonder aantasting van de milieugrenzen. Daarbij is milieu in de brede zin gedefinieerd, want milieu is vaak veel te eng gedefinieerd als alleen maar geluid.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is de wezenlijke vraag, die ik ook aan de minister zal stellen. Ik zal er nog inhoudelijk op ingaan. Ik heb met belangstelling geconstateerd wat drie grote partijen in hun verkiezingsprogramma hebben. Daar zullen wij deze vraag naast moeten leggen. Om alle betrokken partijen en met name de burgers in Nederland de duidelijkheid te verschaffen waar zij recht op hebben, acht de CDA-fractie het noodzakelijk dat het kabinet en de Tweede Kamer zo snel mogelijk duidelijkheid verschaffen. Duidelijkheid over de verdere verbouwmogelijkheden op Schiphol moet zo enigszins mogelijk nog vóór de verkiezingen worden geboden. Indien mogelijk moet nog vóór de verkiezingen een besluit worden genomen, of althans de procedure worden gestart voor de aanleg van een zesde baan op Schiphol. Per saldo blijven er dan vier banen over. Het CPB ziet in de vastgestelde milieunorm geen beletsel voor uitbreiding tot maximaal 70 tot 90 miljoen passagiers. Voorwaarde is dat er een tweede Kaagbaan wordt aangelegd, dat vliegprocedures worden verbeterd, dat het gebruik van stillere vliegtuigen wordt bevorderd en dat heffingen worden geïntroduceerd. Ik constateer over dit punt een behoorlijke spanning in de twee rapporten die nu aanwezig zijn. Enerzijds is er het rapport van het CPB, waarin geconstateerd wordt dat er voldoende groei op Schiphol mogelijk is met een aantal aanvullende activiteiten. Op basis daarvan komt het CPB tot de analyse dat verbouw op Schiphol een interes-

sante optie is. Anderzijds zijn er de beperkte stukken van het NLR, die aangeven dat er eigenlijk onvoldoende ruimte is. Tussen beide rapporten zit een behoorlijke spanning. Op basis van deze rapporten kan vandaag geen definitief besluit worden genomen over verbouw op Schiphol. In die zin sluit ik mij aan bij de laatste regel van de brief. Op dit moment is dat geen begaanbare weg. Het lijkt mij nodig dat er zo snel mogelijk een contra-expertise komt, omdat de twee genoemde rapporten haaks op elkaar staan. Het parlement, Schiphol en omwonenden hebben recht op eenduidige cijfers en analyses. De minister moet deze contra-expertise met grote spoed uitvoeren. Het verlossende woord moet zo mogelijk vóór de verkiezingen worden gesproken, opdat omtrent de verbouw van Schiphol een startnotitie kan worden opgesteld. Eerder is een definitief standpunt over een mogelijke verbouw niet te geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het rapport van het NLR is in feite al een contra-expertise op het rapport van het CPB. Het is vrij logisch dat er verschillen naar voren kunnen komen. U wilt nu weer een contra-expertise op dat rapport van het NLR. Hoelang kunnen wij daarmee doorgaan? Het is namelijk niet uitgesloten dat er enig licht zit tussen dat wat het NLR heeft gezegd en wat in de contra-expertise staat. Zo houden wij elkaar bezig! Nu zegt u ook nog tegen het kabinet dat het voor de verkiezingen een besluit moet nemen. Hoe geloofwaardig is dat?

De heer **Reitsma** (CDA): Uw vraag of er nog een contra-expertise komt, zou ik, gezien vanuit uw verkiezingsprogramma en uw verkiezingsfilosofie, ook met "nee" beantwoorden. U wilt namelijk, ook al zouden rapporten uitwijzen dat er wel ruimte is, geen verdere groei.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat ik wil, zal ik straks zelf wel zeggen!

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie kiest voor beheerste, verantwoorde groei. Eventuele kansen voor Schiphol wil zij optimaal onderzocht hebben. Ik constateer dat tussen deze twee rapporten een

behoorlijke spanning bestaat. Ik vind het alleszins de moeite waard om te kijken welk rapport cijfermatig goed onderbouwd is. In de brieven van de minister is, als ik het goed heb, aangegeven dat er nog niet eens een definitief rapport is; ook dat wil ik afwachten. Hoewel ik Paars graag bestrijd, vind ik dat het kabinet op dit punt de ruimte moet hebben om met grote voortvarendheid een goede onderbouwing te leveren. Wij nemen namelijk wel even een belangrijke beslissing, die voor veel burgers grote consequenties kan hebben. Vandaar mijn pleidooi voor het verantwoord uitvoeren van de besluitvorming, zo mogelijk nog voor de verkiezingen. Als dat niet lukt, houdt het op; dat hoor ik dan wel van de minister. Ik wil dat op dit punt zo enigszins mogelijk duidelijkheid moet worden geschapen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Uw fractie zegt met regelmaat dat zij voorstander is van beheerste groei. Vorige maand spraken wij echter nog over een voorstel van het CDA om dit jaar al 40.000 extra vluchten te accommoderen. Dat was dus echt onbeheerste groei.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is gewoon larioek!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met de kwalificatie kunt u het niet eens zijn, maar over de cijfers valt niet te twisten.

De heer **Reitsma** (CDA): Stel uw vraag nu maar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dank. Het kabinet heeft zelf al een aantal consequenties verbonden aan de studie van het NLR, waaronder het niet uitbrengen van een startnotitie. Laten wij er voor de gedachtevorming eens van uitgaan dat een verdere groei op Schiphol nagenoeg onmogelijk te realiseren is. Dat lijkt namelijk toch een beetje het geval te zijn. Wat is dan de reactie van de CDA-fractie als je bij de ingebruikneming van de vijfde baan in 2003 ongeveer aan je capaciteit zit? Dan weten wij allemaal dat er, zoals de CDA-fractie wél wil, nog geen nieuwe capaciteit is aangelegd, omdat daarmee meer tijd is gemoeid. Er zal dan toch een halt moeten worden toegevoerd aan de groei van de luchtvaart? Of u zult de

grenzen weer moeten gaan oprekken. Waar ligt uw prioriteit?

De heer **Reitsma** (CDA): Luistert u goed: de CDA-fractie kiest als uitgangspunt voor beheerste groei. Onthoudt u dat nu ook eens een keer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik pas dit toe op de cijfers, en dan vind ik dit onbeheerste groei.

De heer **Reitsma** (CDA): Gebruik dan verder geen kretologie! Dit staat ook in ons verkiezingsprogramma.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan heeft u gelijk!

De heer **Reitsma** (CDA): Kijk, dan verschijnt toch weer de zon aan de horizon. Wij vragen het kabinet om zo snel mogelijk de hardheid van de in de twee rapporten genoemde cijfers te bekijken, zodat wij zo snel mogelijk kunnen besluiten of Schiphol al dan niet moet worden verbouwd. Er is namelijk alle belang bij om dat besluit zo snel mogelijk te nemen. Anders kom je in dezelfde tijds-klem als Schiphol, met zijn keus voor een vijfde baan. Als na onderbouwing van de cijfers – ze moeten ook wat eenduidiger worden – blijkt dat er weinig mogelijkheden meer zijn in relatie tot de kosten die gemaakt moeten worden, moeten wij met grote voortvarendheid doorgaan met het zoeken van locaties, opdat wij ons niet opnieuw "in die rare klem laten zetten". Ik ben het wat dat betreft volledig eens met de PvdA-fractie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met inachtneming van de grenzen op Schiphol voor de tijd dat er nog geen nieuwe capaciteit is?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doen wij toch nu ook?

De heer **Schutte** (GPV): Ik ben benieuwd naar uw spontane reactie op het verschijnen van de rapporten van het CPB en het NLR. Dit in het licht van de wijze waarop de grenzen indertijd zijn vastgelegd in de PKB. Was uw reactie op het CPB-rapport niet dat er blijkbaar veel meer mogelijk is dan ooit is gedacht? Werd die reactie misschien weer ongedaan gemaakt en werd uw hoop de bodem ingeslagen toen het NLR-rapport verscheen?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het is redelijk helder. Volgens mij staat het CDA daar niet alleen in. Het gestelde in ons verkiezingsprogramma op dat punt is gebaseerd op de tot dan toe beschikbare relevante informatie. In het verkiezingsprogramma staat dat wij via een beheerste groei kiezen voor de verbouw van Schiphol. Dat blijft onze inzet. Daarom vind ik het de moeite waard om de cijfers zo hard mogelijk te krijgen. Als daar, onderbouwd, toch meer remmen op komen dan uit de CPB-cijfers blijkt – dat lijkt het geval te zijn, kijkend naar de NLR-cijfers – dan moet je zo verstandig zijn om de bakens tijdig te verzetten. De eventuele euforie over verkiezingsprogramma's is niet zo relevant. Belangrijker is hoe het staat met de hardheid van de cijfers. Daarom wil ik met betrekking tot die twee verschillende rapporten duidelijkheid hebben. Op basis daarvan kunnen wij een lijn trekken.

De heer **Schutte** (GPV): Dat begrijp ik wel, maar wij hebben die grens destijds heel serieus bepaald. Toen de PKB werd vastgesteld, begrepen wij al dat de grenzen die daarin waren vastgelegd, binnen enige tijd zouden worden bereikt. Vervolgens verschijnt er een CPB-rapport, waaruit blijkt dat er veel meer kan dan tot nog toe is aangenomen. Ik kan mij dan voorstellen dat de heer Reitsma spontaan reageert in de trant van: gelukkig maar! Anderzijds kan hij misschien nog meer hebben gedacht: hebben wij het dan echt zo verkeerd gezien, toen de PKB werd vastgesteld?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb die PKB in de Kamer niet behandeld. Als ik het goed heb – ik kijk daarbij naar mijn collega's – dan had die met name betrekking op de grenzen, verband houdend met de totale verbouw van Schiphol en een vijfde baan. In het CPB-rapport wordt nu gesproken over de mogelijkheid van een zesde baan, onder het gelijktijdig sluiten van twee andere banen. Nogmaals, ik vind dat eigenlijk niet zo'n interessante optie. Ik bind mij ook niet aan welk CPB-cijfer dan ook. Ik roep de bewindslieden op om op zo kort mogelijke termijn aan te geven of de verbouwoptie van Schiphol, hoe het banenstelsel er dan ook uitziet, interessant is. Dat is relevant.

De **voorzitter**: De heer Schutte vroeg u wat u uitriep toen u dit rapport in het weekend las. Laten wij dat verder maar niet proberen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De heer Schutte kent mij al langer.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wat mij is opgevallen in de korte brief die wij recentelijk van Amsterdam Airport Schiphol kregen, is dat er in de AAS-berekeningen sprake is van een potentiële capaciteitswinst van 20 tot 30%. Dat onderstreept dat er verschillend wordt gekeken naar wat er mogelijk is. Daarom pleitte ik zojuist voor die duidelijkheid. Spoedige besluitvorming over de korte en de middellange termijn is geboden om een volwaardig perspectief voor de lange termijn te ontwikkelen. De eerste twee stappen met betrekking tot die korte en de middellange termijn mogen daar niet in ontbreken. Op basis van deze besluiten kan er vervolgens onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden van aanvullende luchthavencapaciteit elders voor de periode na 2010. De groei van de luchtvaart lijkt wereldwijd immers nog steeds door te zetten. Tot 2010 schat het CPB voor Nederland 60 tot 95 miljoen passagiersbewegingen. Groeivoorspellingen zijn altijd moeilijk te bepalen, maar de richting van de groei is wel helder, wereldwijd. Nederland wijkt in dat opzicht niet af van de andere belangrijke luchthavens in Europa. Schiphol blijft een belangrijke mainport. Kan de minister ingaan op de mogelijkheden, gelet op de verdere groei in Europees verband, ten aanzien van de BTW en de accijns? Het kabinet heeft in de IBV de mogelijkheden voor Schiphol op langere termijn onder ogen gezien. Na het optimaal benutten van de vijfde c.q. mogelijk de zesde baan van Schiphol moet er worden uitgekeken naar aanvulling van de beschikbare capaciteit van Schiphol. Terecht koerst het kabinet aan op onderzoek naar een beperkt aantal zoeklocaties. De CDA-fractie ziet, evenals het kabinet, ook drie opties waarvoor een PKB-MER-procedure gestart zou moeten worden. Ten aanzien van een van de drie locaties hebben wij echter een standpunt dat afwijkt van dat van het kabinet. Onze

voorkeur gaat uit naar een satelliethaven in de Noordzee, een overloopluchthaven op de Maasvlakte en een overloopluchthaven in het Markermeer. Het kabinet kiest in plaats van deze laatste mogelijkheid voor een landlocatie, en wel in Flevoland. De provincie Flevoland wijst deze locatie nabij Lelystad echter af op grond van verschillende argumenten, die inmiddels bekend zijn.

Het Markermeergebied is, gezien de wens tot minimaliseren van geluidshinder en het maximaliseren van de veiligheid, volgens de beschikbare rapporten een betere plaats. Bovendien sluit deze zoeklocatie beter aan bij de resultaten van het onderzoek naar de ruimtelijk-economische betekenis voor het noorden en oosten van het land. Hiervoor verwijs ik naar het rapport van de zes noordelijke en oostelijke provincies.

In de genoemde vogelproblematiek is nogal wat nuancering aan te brengen. Het rapport Luchthaven Markermeer en het commentaar van de provincie Flevoland geven een geheel ander beeld van de keuze van de zoeklocatie Markermeer dan de conclusie die het kabinet in de IBV-stukken trekt. De minister-president heeft per brief aan gedeputeerde staten van Flevoland verwezen naar dit Kamerdebat en aangegeven dat zij ervoor moeten zorgen dat dit aandachtspunt tijdens het debat aan de orde zou komen. Ik heb de indruk dat de premier toch nog gevoelens van liefde heeft voor de mogelijke locatie in het Markermeergebied; anderhalf jaar geleden sprak hij hier al openlijk over.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Allereerst vind ik het volstrekt terecht dat de minister-president zo iets zegt, omdat het een democratisch recht is van andere overheden om een beroep op de Kamer te doen. Ik neem aan dat de heer Reitsma dit volledig onderschrijft. Voorts wil ik graag opheldering over een punt. De heer Reitsma noemde een aantal locaties die voor de CDA-fractie in beeld zouden kunnen komen en daar hoorde de locatie Markermeer heel duidelijk bij. Daar zullen wij op reageren. Maar uit het verhaal dat hij daarvoor hield, begrijp ik dat de herconfiguratie een "stipnotering" is. Er zou dus geprobeerd moeten worden om alles zoveel mogelijk te concentreren op Schiphol. Daar zou zo snel mogelijk

een contra-expertise naar gepleegd moeten worden, liefst vóór de verkiezingen. Stel, dat er een contra-expertise komt en dat de conclusie is dat het mogelijk is, is voor de heer Reitsma de rest dan van de baan? Zou hij dan voor deze mogelijkheid kiezen, zonder kennisgenomen te hebben van de resultaten van andere onderzoeken?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat heeft de minister volstrekt verkeerd begrepen, terwijl ik dacht dat ik daar helder over was geweest. Ik zal het nog eens kort aangeven.

Onze eerste optie is de verbouw van Schiphol, waarbij wordt bekeken tot hoever gegaan kan worden. Wij zien in dat daarbij op korte of lange termijn grenzen bereikt worden en wij hebben er grote behoefte aan dat de minister zo snel mogelijk bekijkt op welke zoeklocaties aanvullende luchthavencapaciteit mogelijk is. Realisatie daarvan hangt af van het besluit van de minister om Schiphol al dan niet te verbouwen. Ik dacht dat het niet helderder kon en begrijp dus niet wat de minister hier onduidelijk aan vindt.

Minister **De Boer**: Ik heb hierover nog één vraag. Stel, dat 60 miljoen mogelijk zou zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Meestal zeggen wij in de politiek dat wij "stel-vragen" niet beantwoorden. Dat heeft de minister ook meermalen gezegd, maar goed.

Minister **De Boer**: Ik kan de heer Reitsma natuurlijk ook andere vragen stellen, maar hij heeft zelf voortdurend aangegeven dat voor de CDA-fractie de prioriteit ligt bij de herconfiguratie. Als 60 miljoen mogelijk zou zijn op Schiphol na herconfiguratie, zijn wij al een heel eind in de toekomst. Wat is dan het standpunt van het CDA over de andere onderzoeken? Het gaat mij er niet eens om dat de heer Reitsma aangeeft wat hij dan wil. Vindt hij dat er een besluit moet worden genomen terwijl hij nog geen kennis heeft genomen van de andere onderzoeken?

De heer **Reitsma** (CDA): Als een redelijke groei op Schiphol binnen de verantwoorde grenzen mogelijk is, dan moet je de vraag stellen of je, wat de besluitvorming betreft, alles aan alles moet koppelen. Als blijkt

dat er op Schiphol nauwelijks ruimte is, dan heeft de minister er zeer verstandig aan gedaan om alles aan alles te koppelen, omdat je de zoeklocaties dan met grote voortvarendheid moet doorzetten om niet in de klem te komen tussen het vier- en vijfbanenstelsel. Daar zijn wij nu in terechtgekomen.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Ik had het over de drie zoeklocaties en ik wacht de reactie van de bewindslieden af. Ik overweeg daarover in tweede termijn een motie in te dienen.

Er is nog veel onduidelijkheid over de financiële consequenties van de verdere groei mogelijkheden. Mijn fractie wenst op dat punt een nadere uitwerking ten aanzien van de investeringskosten, omdat die financiële kant ook moet worden betrokken bij de besluitvorming. Ik neem echter aan dat dit ook plaatsvindt in de verdere onderbouwing van de stukken.

Het is voor de mainportfunctie van Schiphol van belang om vast te stellen dat die zich niet moet beperken tot een groeiend volume van personen- en goederenvervoer, maar ook moet leiden tot de groei van schone producten en diensten in de kennissfeer. Dan heb ik het over mainport en brainport. In de IBV is weinig terug te vinden over die brainportgedachte. Daarnaast wordt er in de IBV relatief kort ingegaan op de gevolgen voor het milieu en de ruimte. Er wordt alleen verwezen naar een nota uit 1995. Aspecten zoals emissie, geluid, gezondheid en veiligheidsrisico moeten optimaal in de besluitvorming betrokken worden. In de beleidsbrief aan de Tweede Kamer wordt aangegeven dat een aantal aspecten nader onderzocht wordt en dat in maart een verdere afronding zal plaatsvinden. Moet ik concluderen dat het onderzoek slechts bestaat uit de stukken die wij tot nu toe gekregen hebben? Of is het breder en, zo ja, waar blijven dan de resultaten van het onderzoek die in maart bekend zouden worden? De CDA-fractie onderschrijft de doelstelling om reizigers voor het verkeer op de middellange afstand te stimuleren om naar de HSL over te stappen. Dat ontlast de luchtvaart. Wij juichen initiatieven in die richting tussen de KLM en de Nederlandse Spoorwegen dan ook toe. Het vereist wel een snelle besluitvorming over de aanleg van alle hogesnelheidslijnen in Nederland, want anders kun

je dit instrument pas veel te laat inzetten. Daar is naar mijn mening ook behoefte aan. Ook zal het kabinet er bij de herconfiguratie van Schiphol voor moeten zorgen dat er meer aandacht komt voor de landinfrastructuur rond Schiphol. Afspraken over infrastructuur rondom de vijfde baan moeten worden nagekomen. Kies je voor een verdere groei op Schiphol, dan is het absoluut noodzakelijk dat die samengaat met een infrastructuurpakket aan de landzijde. Schiphol, Haarlemmermeer en de gedeputeerde staten van Noord-Holland hebben daar ook voldoende signalen over afgegeven.

Voor de besluitvorming voor de korte en middellange termijn, waar wij ook op andere momenten over zullen spreken, steunt de CDA-fractie de lijn van beheerste groei. Voorwaarde is dat dit tevens dient samen te gaan met een verbetering van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Dat is ook helder vastgelegd in de PKB. Wat ons betreft gaat het daarbij onder andere om gehinderde woningen, sanering, luchtverontreiniging als milieugrenzen. Het begrenzen van het aantal passagiers vindt mijn fractie irrelevant. Dat is overigens geen nieuw standpunt, want dat hebben wij ook uitgebreid bij de PKB naar voren gebracht. De milieu- en veiligheidsgrenzen moeten gehandhaafd worden. De sanerings- en handhavingsvoorschriften zoals die in de PKB Schiphol en omgeving zijn geformuleerd, zijn uiteraard voor verbetering vatbaar, maar daarover krijgen wij nog nadere voorstellen van het kabinet. De commissie-In 't Veld en het rapport-Berenschot wijzen daar ook op. Sanering, handhavingssystematiek en geluidsberekening zullen beter moeten plaatsvinden. Technische operationele maatregelen en prijsbeleid kunnen tevens een positieve bijdrage leveren aan het realiseren van beheerste groei. Deze maatregelen noodzaken tot technologische vernieuwing van vliegtuigen en vliegbewegingen. Positieve en negatieve prikkels voor de luchtvaartmaatschappijen die het investeren in een geluids- en emissiearme vloot stimuleren, zullen onderdeel van het capaciteitsbeleid moeten worden. Welke mogelijkheden zien de bewindslieden voor de komende jaren? Mijn fractie vindt dat bij de herconfiguratie nog sterker

dan bij de vijfde baan is gebeurd, gekeken moet worden naar het aantal woningen dat geluidsoverlast heeft. Hoe kijken de bewindslieden aan tegen het isolatieprogramma en de sloop van woningen bij de realisatie van de vijfde baan? Moet het programma als je kiest voor herconfiguratie bij een zesde baan exact op dezelfde manier opgezet worden of moet qua zekerheid voor de bewoners eerder helderheid worden gegeven over de isolatie en het amoveren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De eerste prioriteit van de heer Van Gijzel is verdere ontwikkeling van de mainport op Schiphol of een andere locatie binnen de grenzen van het milieu. Tegelijkertijd zegt hij dat dit voor de komende periode gepaard moet gaan met forse maatregelen van selectiviteit. Hij noemt onder meer het prijsbeleid. Hij doet dat omdat er een gebrek aan capaciteit is op de huidige luchthaven. Het prijsbeleid kan worden gericht op internationale luchtvaartmaatschappijen die hier een netwerk in stand houden, op soorten van toestellen of functies. Hoe kijkt de heer Reitsma aan tegen de chartermaatschappijen? Vindt hij dat die voluit hun kansen moeten blijven krijgen ook in de nacht of moet de nadruk liggen op de mainportfunctie?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik sprak net over het prijsbeleid. Het is een van de instrumenten om capaciteitsbeleid te kunnen voeren. Dat staat in alle stukken. Hiermee kan een sturend beleid worden gevoerd ten aanzien van de nacht en dag en de meest lawaaige vliegtuigen. De chartermaatschappijen moeten op Schiphol ruimte blijven houden. Ik wacht met belangstelling de concrete voorstellen van de bewindslieden af als het gaat over de concrete consequenties. Het moet niet met de ogen dicht worden gedaan. Je moet rekening houden met de grote belangen van de vakantiegangers. Er moet naar een evenwicht worden gestreefd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De stellingname van de heer Reitsma is: er is een beperkte capaciteit op Schiphol, er moet ruimte blijven voor de chartermaatschappijen om verder te kunnen groeien. Als dat in spanning met elkaar komt, moet de groeicapaciteit van de chartermaat-

schappijen worden gehandhaafd ten koste van de mainportfunctie.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben op basis van de stukken nog niet zover om te zeggen dat ze die ruimte niet zouden krijgen. Ik roep de minister niet op om een beleid van wegpesten te voeren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zou graag willen horen wat de heer Reitsma onder beheerste groei verstaat. Het klinkt alsof sprake is van enige inperking. Wil de heer Reitsma alleen maar veiligheidsgrenzen en milieugrenzen stellen en geen volumebeleid? Wil hij niet beginnen aan de snelheid van het volvliegen van de capaciteit of het maken van een onderscheid tussen soorten vluchten (recreatie en zakelijk)?

De heer **Reitsma** (CDA): Het uitdrukken van beheerste groei in een percentage – 4%, 5% of 5,5% – is altijd voor discussie vatbaar. Maar als je voor beheerste groei kiest, accepteer je dat een aantal maatregelen in werking treden die de groei op de een of andere manier afremmen. Dat kan via het prijsbeleid, dat kan via het HSL-beleid en dat kan ook door het scherper stellen van de milieugrenzen. Voor ons staat voorop dat er een bepaalde groei moet blijven, gezien de – ook internationale – belangen die in het geding zijn. Dat is ongeveer het kader waarin wij beheerste groei plaatsen. Volgens mij kan niemand zich vastpinnen op: beheerste groei is 5% groei per jaar. Beheerste groei kan echter best in die orde van grootte liggen. Ik kan dat niet zeggen. Wie dat wel kan zeggen, nodig ik graag uit dat te doen. Overigens zegt GroenLinks dat de groei nul moet zijn. Dat is dan vrij eenvoudig.

De heer **Poppe** (SP): Ik krijg sterk de indruk dat het CDA bezig is met een hink-stapsprong. Het is kiezen of kavelen. Je kunt niet steeds pleiten voor een contra-expertise, want dan lijkt het het Drosteplaatje wel. Uit onderzoek blijkt dat met de beheerste groei die u voorstaat – laten wij zeggen 100.000 vluchten meer over vijf jaar – in het jaar 2003 de zaak vol zit, ook als de vijfde baan er is. Dan houdt het dus op. Gaat dit af van de mainportfunctie, zetten wij daar de grenzen, of gaat u knabbelen

aan de meer lokaal gebonden vluchten, de chartervluchten? Daar gaat u niet op in, maar daar kunt u toch wel antwoord op geven? Daar is het kabinet niet voor nodig. Dat zit er straks niet eens meer.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Poppe trekt al de conclusie dat de verbouwmogelijkheden op Schiphol fini zijn. Uit mijn stellingname en de vragen die ik het kabinet heb gesteld, heeft hij kunnen opmaken dat deze vraag voor ons op dit moment nog niet te beantwoorden is. Daarmee hangt alles samen. Ik wil van het kabinet de gevraagde informatie hebben, voordat wij onze definitieve conclusie trekken. Voorzitter! Mijn fractie vindt dat de bewindslieden nadrukkelijker moeten kijken naar alternatieve woongebieden, dus meer bouwen op plekken waar minder geluidshinder is. Wij vinden het overleg met alle betrokken gemeentebesturen en provinciebesturen daarover noodzakelijk. Wij menen dat het kabinet niet alleen moet kijken naar mogelijk alternatieve woongebieden en naar het amoveren c.q. isoleren van woningen, maar ook moet kijken naar uitplaatsingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld de land- en tuinbouw, waarbij ik denk aan kassen. Duidelijk is door de gemeente Haarlemmermeer gezegd dat als dat soort zaken in de knel komt, mogelijkheden bezien moeten worden om die zaken te verplaatsen. Voorzitter! Ik kom tot mijn samenvatting. Mijn fractie stemt in met de kabinetsvisie op de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur. Zij dringt aan op snelle, maar wel zorgvuldige besluitvorming. De economische belangen van Nederland zijn groot. Groei is echter alleen aanvaardbaar indien grenzen worden gesteld aan geluidshinder, luchtkwaliteit, veiligheid en gezondheidsaspecten. De mogelijkheden van het huidige luchthavencomplex moeten volledig benut worden. Herconfiguratie van het banenstelsel in samenhang met maatregelen, gericht op selectief groeibeleid, zal voor de komende jaren als het aan ons ligt de capaciteit moeten aangeven. Aanvullende locaties dienen uiteraard onderzocht te worden. In het kader van de beleidslijn geldt de voorwaarde dat een herziening van de systematiek van handhaven van de geluidszones en een aanpassing

van het gebruiksplan 1998 plaatsvinden. Maar dat is kortetermijnbeleid, waarover wij naar wij hopen over enkele weken met de minister komen te spreken. Wij vragen met name extra aandacht voor de landzijdige bereikbaarheidsproblematiek inzake Schiphol.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Samengevat tot drie hoofdpunten houdt mijn inbreng het volgende in. Nederland moet op het gebied van de luchtvaart gewoon meegaan in de vaart der volkeren. Wij moeten Nederland dus niet op slot doen. Dat zou struisvogelpolitiek zijn, want het zou niet alleen een vlucht voor de werkelijkheid zijn, het zou ons ook vier grote nadelen opleveren: economisch verlies, verlies van banen, verlies van inkomsten en per saldo verlies voor het milieu. Hopelijk zal de locatie of zullen de locaties voor uitbreiding van de luchtvaart aan het eind van dit jaar bepaald kunnen worden, als de diverse onderzoeken zijn afgerond. Voor onze uiteindelijke keuze is een combinatie van een drietal ijkpunten bepalend, namelijk de logistieke logica, de kosten en de financiering en de milieuaspecten. En tot slot: wij moeten wel haast gaan maken met de besluitvorming, om te voorkomen dat wij achter het net vissen. Ik werk dat nu verder uit. Voorzitter! De Nederlandse samenleving krijgt een internationaal of zelfs een mondiaal karakter, zowel sociaal als economisch, cultureel, recreatief en politiek-bestuurlijk. Een gevolg daarvan is een steeds sterkere internationale mobiliteit. Ik noem het zakenleven – Nederland heeft handelsbetrekkingen over de hele wereld – het transport van goederen – dat zijn gigantische stromen – maar ook het sociale en recreatieve verkeer. Denk maar aan vakantiereizen of heel simpel aan supporters die met sporters meereizen. Ook de overheid opereert steeds meer internationaal en daarin doen alle partijen steeds mee; dat kan ook niet anders. Onze overweging op dit punt is dat wij de ogen niet moeten sluiten voor dit soort ontwikkelingen, dat wij oog moeten hebben voor de realiteit. Wij moeten ook geen nieuwe vorm van conservatisme proberen in te bouwen, want deze ontwikkelingen tegenhouden zal toch niet lukken; wij kunnen hooguit een verplaatsing van Nederland naar België bewerkstelli-

gen. Wij willen ook geen nieuwe maatschappelijke tweedeling veroorzaken door het alleen nog voor zakenlieden of rijke mensen mogelijk te maken om te vliegen, waarmee een soort nieuwe elite zou ontstaan.

Fundamentele beslissingen op het terrein van de luchtvaartpolitiek moeten per se in breed internationaal verband genomen worden, want met Nederlands solisme kunnen hooguit wat lokale problemen worden opgelost, niet het totale luchtvaartprobleem. Het zou zelfs averechts kunnen werken; denk maar aan het verdwijnen of gedeeltelijk verdwijnen van een schone, stille, zuinige en veilige vloot zoals die van de KLM, die dan vervangen zou worden door wat oudere "lawaaibakken" uit arme landen of ontwikkelingslanden. Daarmee zouden wij het paard achter de wagen spannen.

Het is ook de vraag of het wel sociaal is om de onvermijdelijke groei van de luchtvaart op onze buurlanden af te wentelen door Nederland op slot te doen. Wij zouden het in ieder geval erg onverstandig vinden, omdat het per saldo slechter voor het milieu zou zijn. Wij stellen in Nederland de strengste eisen aan luchthavens en wij hebben een schone, stille, zuinige en veilige luchtvloot; in dit opzicht loopt het buitenland nu al achter. Het zou ook slecht voor de werkgelegenheid zijn. Volgens de integrale beleidsvisie zouden wij op termijn 20.000 tot 65.000 nieuwe banen mislopen, en dat in een land waarin je toch voorzichtig moet zijn met de economische pijlers.

Nederland op slot doen zou ook slecht zijn voor de economie; wij zouden dan 1 à 2% minder nationaal inkomen vergaren, en dat in een land waar transport en distributie een belangrijke pijler vormen. De internationale luchtvaart is van strategisch, zo niet cruciaal belang voor de op export gerichte en internationaal georiënteerde economie van Nederland, met Schiphol en Rotterdam als mainports en brainports.

En ten slotte zou Nederland op slot doen ook als het ware een straf op goed gedrag van Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn, die zich zeker internationaal gezien voorbeeldig gedragen op het gebied van milieu, sociale ontwikkeling en werkgelegenheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die opmerking over dat asociale gedrag dat wij tentoon zouden spreiden als wij onze burens opscheppen met vluchten, is volgens mij een apert verkeerde voorstelling van zaken. Er is een internationale luchtvaartmarkt. Wij proberen van die burens de vluchten hier te krijgen, terwijl die burens proberen de vluchten daar te houden. Het is dus heel raar om te doen alsof het asociaal is dat wij die hier naartoe willen halen. Wij proberen de internationale luchtvaartmarkt in Nederland te laten plaatsvinden.

Vervolgens rijst de vraag over de werkgelegenheid. Een afweging van werkgelegenheidsontwikkelingen is alleen goed te doen, wanneer je alternatieve investeringen vanuit de overheid en particuliere sectoren ertegen af kunt zetten. Deelt u mijn opvatting dat het kabinet op dit punt nog een nadere uitwerking zou moeten maken, om te zien wat de maximale werkgelegenheids- en economische effecten van die overheidsinvestering kunnen zijn?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik geloof niet dat wij de ontwikkeling van het luchtvaartdebat moeten laten afhangen van een breed economisch en sociaal onderzoek in welke sector wij de beste en meeste werkgelegenheid kunnen genereren, als wij zouden investeren. Het is ook maar de vraag of anderen die dat in de praktijk moeten waarmaken, dat in Nederland zouden gaan doen. Ik vind dat een vrij theoretische discussie. Het lijkt mij niet zinvol om daar in dit verband al te diep op in te gaan. Met de vraag of het wel sociaal is om Nederland voor verdere ontwikkelingen van de luchtvaart op slot te doen, heb ik bedoeld of je de goederenstromen en het personenverkeer dat zich hoe dan ook verder gaat ontwikkelen, mag afwentelen op landen als Engeland, België en Duitsland. Als je in Nederland niet meer kunt vertrekken of aankomen omdat wij een soort quatum hebben ingebouwd, zal dit ongetwijfeld betekenen dat Nederlanders in de auto stappen en naar Zaventem of Frankfurt rijden en van daaruit vliegen. In die zin moeten wij niet proberen om een maakbare samenleving te maken. Er doen zich internationaal maatschappelijke ontwikkelingen voor en die zullen wij op een verantwoorde manier moeten begeleiden. Dat is wat anders dan

zeggen dat wij Nederland op slot doen en dat Nederlanders die willen vliegen maar moeten zien van waaruit zij dat doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nederland gaat dus niet op slot, ook al zouden wij kiezen voor een mainportfunctie. De huidige luchthaven biedt ruim voldoende capaciteit om voor alle Nederlanders vakantie- en pleziervluchten en zakenvluchten tot diep in de volgende eeuw te realiseren. Dat is geen enkel probleem. Wat wij doen – en daarom gaat Nederland dus niet op slot – is proberen de internationale vracht en passagiers die niet in Nederland hoeven te zijn, hier naartoe te halen omdat wij daar geld mee kunnen verdienen. Daar gaat het om. U moet dus niet doen alsof wij Nederland voor de luchtvaart op slot doen en Nederlanders niet meer kunnen vliegen. Daar is absoluut geen sprake van. De vraag is of het verantwoord is om zoveel economische groei, zoveel luchtvaart, hier naartoe te halen binnen de milieuvoorwaarden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb met "Nederland op slot" aangegeven dat het gaat om goederenstromen. Het doet er niet meer toe waar in de wereld producten worden gemaakt. Zij worden over de hele wereld verscheept en overgevlogen. De vraag is of Nederland daar wel of niet aan moet blijven meedoen. Nederland is transport- en distributieland. Wij vinden dat een belangrijke pijler van de Nederlandse economie en dat moet ook zo blijven. In de filosofie van de heer Van Gijzel zou het wel eens zo kunnen gaan dat wij een vervolg krijgen op de discussie die wij rond Beek en Bierset bij Luik hebben gehad, waarin Nederland zegt dat het dit niet meer wil omdat Nederland vol zit en waarin men dan over Zuid-Limburg heen vliegt en 20 of 30 km verderop bij Bierset landt. Dan hebben zij daar de werkgelegenheid en de inkomsten, maar voor het milieu maakt dat verder geen bal uit. Voor dat soort ontwikkelingen willen wij waken. Daar moeten wij de ogen niet voor sluiten.

De heer **Schutte** (GPV): Tegen wie trekt u eigenlijk zo ten strijde met uw opmerking dat Nederland niet op slot mag? Welke vijand, al dan niet reëel aanwezig, ziet u hierbij?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb goed geluisterd naar de heer Van Gijzel en ook een andere buurman van mij, de heer Rosenmöller van GroenLinks, wil Nederland op slot doen voor verdere ontwikkelingen. Waar D66 op uitkomt, horen wij nog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kraamt gewoon onzin uit.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb u horen zeggen: als de locatie-onderzoeken er onvoldoende waarborgen voor opleveren dat wij in Nederland kunnen verdergaan, dan maar niet meer.

De **voorzitter**: U lokt elkaar nu uit; zo komen wij niet verder. Ik wijs de leden erop dat ik graag voor de lunchpauze de termijn van de Kamer wil afronden. Dit moet met uw medewerking mogelijk zijn. Ik wijs er ook op dat er vanavond nog een debat is, waaraan misschien andere woordvoerders deelnemen, maar wel dezelfde minister en dezelfde voorzitter. Houdt u de interrupties dus veel en veel korter, en ook de beantwoording graag.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij kunnen het heel kort houden om te bekijken of de Partij van de Arbeid en de VVD nog door één deur kunnen. Ik heb de heer Van Gijzel horen zeggen dat hij voor beheerste groei is. Als de heer Te Veldhuis dit nu ook zegt, kunnen zij de armen weer in elkaar slaan. Ik hoor dus graag van de heer Te Veldhuis of de fractie van de VVD voor beheerste groei kiest en alle spookbeelden even opzijzet.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het is onvoorstelbaar dat het CDA zich opwerpt als plakker. Ik wilde het punt van selectieve en beheerste groei straks aan de orde stellen. Ik had mijn betoog zo opgebouwd, maar u kunt nu wel het antwoord krijgen dat u graag wilt hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): U trekt zoveel vuur aan. Als u nu uitspreekt dat ook u de kabinetslijn van beheerste groei steunt, kan de heer Van Gijzel voorlopig weer achterover gaan zitten.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Met onbeheerste groei, waarmee ik onbeheersbare groei bedoel, kunnen wij in een land als Nederland, waarin zoveel maatschappelijke functies

moeten concurreren op zo weinig grond, moeilijk uit te voeren. Wij zullen er dus op een of andere manier een beheerste groei van moeten maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Waar maakt u zich dan zo geweldig druk om?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik begrijp niet waarom beheerste groei zo'n toverwoord is, want je kunt er nog alle kanten mee op. Wij zullen eerst met elkaar moeten definiëren wat wij eronder verstaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Probeert u dat eens.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De VVD zou het liefst alleen de beste krenten uit de luchtvaartpap in Nederland willen hebben. Wij zouden alle roestbakken en alle lawaaijakken uit de hele wereld het liefst niet meer in Nederland hebben. Het zou werkelijk het meest fantastische zijn als wij op Schiphol en waar ook in Nederland alleen de schoonste, stilste en veiligste vliegtuigen en geen andere toelaten. Dit zou een ideale situatie zijn. Wat die andere vliegtuigen in andere delen van de wereld doen, laten wij dan maar in het midden. Ik had op dit punt een vraag aan de regering in petto. Wij willen ook verdergaan met internationale economische ontwikkelingen, met emerging markets en met ontwikkelingslanden. Deze willen graag zaken met Nederland doen, maar hebben niet het geld om schone, stille en veilige vliegtuigen te kopen. Gaan wij die dan van Schiphol weren? Vinden wij dat wij dit kunnen doen? Vinden wij dat wij dit mogen doen? Of mogen die wat vuilere, wat oudere, wat lawaaiigere toestellen wel in Nederland landen, bijvoorbeeld ten koste van schone en stille van de KLM? Wat is dan beheerste groei? Hoe gaan wij hiermee om? Graag krijg ik hierop een antwoord, ook van mijn collega's.

De **voorzitter**: Wij zijn in debat met het kabinet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu de heer Te Veldhuis de vrede met zijn rechterbuurman weer getekend heeft, heb ik als zijn linkerbuurman nog een vraag aan hem. Zijn betoog tot nu toe kan worden samengevat als een lofzang op het economische belang van de groei van de

luchtvaart. Hij heeft zelf al gezegd dat het ook in de berekeningen van het Centraal planbureau gaat om maximaal 65.000 arbeidsplaatsen tot 2025. Dit is een groei aan werkgelegenheid van 2000, 2500, misschien 3000 banen per jaar.

De **voorzitter**: Wilt u tot een vraag komen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Te Veldhuis kan toch niet met droge ogen volhouden dat er een economische pijler onder Nederland wordt weggeslagen als je als invalshoek voor een rem op de groei van de luchtvaart kiest?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik wilde met mijn inleiding van drie punten aangegeven dat ik ook op andere aspecten zal ingaan, maar je kunt maar één ding tegelijk vertellen. Een lofzang op de economie? Ja, ja, Schiphol is een fantastische banenmachine, een van de beste die wij in Nederland hebben. Er werken op dit moment 88.000 mensen, direct en indirect. Als de uitbreiding doorgaat zoals die gepland was, gaan wij naar meer dan 150.000 arbeidsplaatsen. Ik vind dat een fantastische banenmachine. Als wij Nederland op slot zouden doen, zoals u dat wilt, en dus niet verdergaan dan wat wij nu hebben, zou dit op termijn daar wel eens tot verliezen kunnen gaan leiden omdat de concurrentiepositie achteruitgaat. Die moet je ook meetellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat debat zou ik verder met u willen voeren, want je kunt niet met droge ogen volhouden dat als een sector 2000 à 3000 arbeidsplaatsen per jaar groeit over een periode van 25 jaar, die sector een van de banenmotoren van de Nederlandse economie is. Ik vraag u een reactie op het volgende. De mainport Schiphol vergeleken met mainporthavens laat zien dat de bijdrage aan het BNP van Schiphol 2% is en van de Rotterdamse haven 12%. Dat is een geweldig verschil. Als niet gebeurt wat u met de PvdA en het CDA ondersteunt, dan zou dit jaarlijks een beperking van het nationaal inkomen betekenen van 0,1%. Dan heb ik het nog niet eens over wat de overheid met die middelen in andere sectoren zou kunnen doen. Je komt dan uit bij een andere economische ontwikkeling als die welke het kabinet en u voorstaan.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Daarom ben ik na mijn inleiding als eerste begonnen met te zeggen dat de internationale samenleving, economisch, sociaal en recreatief aan het internationaliseren en aan het mondialiseren is. Daar zullen wij, zo vindt de VVD, gewoon in mee moeten doen. Je kunt je niet beperken tot economische ontwikkelingen alleen in Nederland. Aangezien de mobiliteit gaat toenemen, zullen wij daarop moeten inspelen. Als u dat niet wilt, is dat uw zaak, maar wij vinden dat wij dat wel moeten doen. En dus zitten daar op luchtvaartterrein ook de nodige perspectieven in voor de Nederlandse economie en de Nederlandse samenleving in het algemeen. Daar hebben wij duidelijk een andere mening over.

De heer **Poppe** (SP): Volgens de heer Te Veldhuis mag Nederland niet op slot. Gezien de internationale ontwikkelingen moet Nederland voor een groot deel toch vooral vliegveld worden, maar dan het liefst alleen met schone en stille vliegtuigen. Naar mijn mening bestaan die niet. Zet de VVD op dat punt wel de toekomst op slot? Boeing komt eraan met vliegtuigen met 1000 stoelen. Dat betekent meer lawaai en meer stank, want die dingen worden echt niet stiller. En dat kan dus niet in de visie van de VVD? Die moeten dan maar ergens anders landen. Die ontwikkeling stoppen wij dan toch af?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Hij heeft het niet goed begrepen maar dat gebeurt wel eens vaker bij de heer Poppe. Ik heb gevraagd hoe wij die beheerste groei moeten waarmaken. Doen wij dat met alleen maar de schoonste, de stilste, de zuinigste en de minst milieuvriendelijke vliegtuigen ter wereld, of laten wij ook toe dat wij bijvoorbeeld met arme landen gaan samenwerken? Moeten wij dan ook toestaan dat er uit die landen een vliegtuig op Schiphol mag landen dat niet aan die criteria voldoet? Dat probleem moeten wij ook met elkaar onder ogen zien. Daarover wil ik graag praten als wij het hebben over beheerste groei. Voorzitter! Ik kom nu toe aan de milieuaspecten, want het zal duidelijk zijn dat wij vanuit het economische motief volmondig ja zeggen tegen de mogelijkheid om Nederland mee te

laten groeien in wat er in de rest van Europa en de wereld gebeurt. Wij vinden dat de toekomstige groei van de luchtvaart moet plaatsvinden binnen verantwoorde milieugrenzen voor geluid, veiligheid en luchtkwaliteit. Dat is een en-en-benadering, een goede balans tussen de economische kant en de milieuaspecten. Ik wil er geen misverstand over laten bestaan dat dit in onze ogen ook nu al gebeurt. Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen internationaal absoluut de toets der kritiek doorstaan. Nederland is op luchtvaartgebied koploper, zo niet de kampioen milieubeschermer ter wereld. De VVD ziet met anderen, zowel de regering als andere partijen, talloze mogelijkheden om de milieuraandvoorwaarden nog verder te optimaliseren. Een aantal daarvan is al genoemd. Zo spoedig mogelijk de 5P-baan aanleggen waardoor in ieder geval voor zo'n 30% van de momenteel geluidsbelaste mensen minder geluidsbelasting ontstaat; op afstanden tot 1000 km de mensen per trein vervoeren in plaats van per vliegtuig; goederenvervoer over water bevorderen; het versneld uitfaseren van lawaaige en energieverslindende oude toestellen. Misschien moeten we eens nadenken over een soort Marshallplan met name voor de wat armere en ontwikkelingslanden, die met die oude bakken vliegen. In internationaal verband moeten we versneld tot harmonisatie van strenge milieueisen voor vliegtuigen komen, zowel wat betreft emissie-eisen, veiligheidseisen en energieprestatienormen. We zullen – zo mogelijk – internationale afspraken moeten maken om met een minimale bezettingsgraad te gaan vliegen en wellicht moeten we ook financiële prikkels bedenken en ontwikkelen om schoon, stil, zuinig en veilig te vliegen. Technisch-operationele maatregelen, verbetering van aan- en uitvliegroutes, al dan niet door aanpassing van banenstelsels, verhandelbare vliegvergunningen: hoe schoner en hoe stiller, des te meer mogelijkheden kun je krijgen. Niet het aantal passagiers of het aantal vliegbewegingen op zichzelf is doorslaggevend, maar de hoeveelheid daardoor aangerichte milieubelasting. Misschien moeten we wat meer vliegen in de avond tussen zes en negen uur en minder in de nacht en

we moeten ophouden met het laten oprukken van woningbouw richting vliegroutes en vliegvelden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik neem aan dat de heer Te Veldhuis nog komt te spreken over herconfiguratie en zoeklocaties, maar als hij stelt dat niet het aantal passagiers bepalend moet zijn, moet hij thans de bewindslieden ook oproepen om überhaupt de PKB over de 44 miljoen passagiers te wijzigen, los van de vraag of er een zesde baan komt. Dat is namelijk de consequentie van zijn uitspraak, anders is het een loze kreet.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De grens van 44 miljoen is met een aantekening van de VVD in het verslag vastgelegd. Wat ons betreft is het geen heilig getal, maar wel voor deze PKB. Het volgend jaar of het jaar daarop komen wij bij de evaluatie van de PKB ook op deze getallen terug. Tot aan het einde van deze PKB-periode kunnen we nog gemakkelijk met die 44 miljoen toe. Afhankelijk van de discussie die we zullen voeren over de ontwikkelingen van de luchtvaart en misschien ook de herconfiguratie op Schiphol, zal ook bij de komende evaluatie en de hernieuwde vaststelling van de PKB de grens van 44 miljoen aan de orde komen. In ieder geval heb ik tweeënhalf jaar geleden bij de vaststelling al gezegd dat voor ons 44 miljoen geen heilig getal is.

De heer **Reitsma** (CDA): U bedoelt tot aan het einde van deze kabinetsperiode?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): PKB-periode. Dat is een verschil. De PKB geldt voor vijf jaar en die hebben wij tweeënhalf jaar geleden vastgesteld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Te Veldhuis heeft nog een andere opvallende suggestie gedaan om het probleem te beheersen en wel om een Marshallplan voor de ontwikkelingslanden te ontwikkelen en om met minder geluidproducerende vliegtuigen te gaan vliegen. Is dat een serieuze optie of is het feitelijk het wegnemen van een luxe-probleem voor Nederland? Als je een Marshallplan voor de ontwikkelingslanden wilt opzetten, zijn er toch wel andere prioriteiten.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik snap eerlijk gezegd dit soort vragen überhaupt niet, want als je een pleidooi houdt om energievretende en sterk lawaaiproducerende vliegtuigen zo snel mogelijk uit de wereld te helpen – wat goed is voor het milieu en goed voor de mensen die rond de vliegvelden wonen – is het raar dat je daar een vraag over krijgt. Ik heb ervoor gepleit om eens te bekijken of en, zo ja, hoe je in internationaal verband dit soort oude roest- en lawaaibakken er zo snel mogelijk uit kunt krijgen, omdat ze stank en lawaai veroorzaken en bovendien niet aan de veiligheids-eisen voldoen. Hoe eerder we dat doen, hoe meer we ook het mondiale probleem van de luchtvaart kunnen mitigeren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Te Veldhuis wilde de oprukkende woningbouw tegenhouden. Dat is op zichzelf terecht, maar als hij hier het beeld schetst van een boomend Schiphol als banenmotor in Nederland en wij tegelijkertijd geconfronteerd worden met een enorme vrijwaringszone in aan- en uitvliegroutes, vraag ik mij af waar al die mensen moeten wonen die er dadelijk moeten werken. Dat kan niet in het Groene Hart, niet in Waterland, niet in Amsterdam, niet in het IJmeer. Welke consequenties heeft dat op het gebied van de mobiliteit? Met andere woorden, hoe ziet de VVD die ruimtelijke complicaties?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Moet ik uit deze vraag afleiden dat u vindt dat de mensen maar in de buurt van de aan- en afvliegroutes moeten blijven wonen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee. Ik heb een appèl gedaan om goed naar de ruimtelijke implicaties te kijken. Als wij doorgaan op deze manier, zullen wij geconfronteerd worden met een enorme groei op en rond de luchthaven, terwijl er geen woningbouwlocatie in de nabijheid is. Dat geeft in de toekomst frictie, zoals ook aangegeven op pagina 35. Hoe denkt u daarmee om te gaan?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): In tegenstelling tot wat er in de Vinex staat, denk ik dat moet worden geprobeerd om de maatschappelijke componenten die elkaar erg veel overlast veroorzaken, zoveel mogelijk

uit elkaar te halen in plaats van ze bovenop elkaar te zetten. Dat brengt geweldig hoge kosten met zich om de overlast te vermijden. Daar hebben wij zelfs ROM-projecten voor. Neem de Kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen, waar woningen zijn weggehaald bij een bedrijf. Als je de woningbouw verder laat oprukken richting aan- en afvliegroutes en richting luchthaven, dan ontstaan de problemen op het punt van de externe veiligheid. De heer Van Gijzel wees er al op. Ik ben mij dit weekend een hoedje geschrokken toen ik in de stukken van het NLR las dat in de periode 1990-1997 het aantal te verwijderen woningen om te kunnen voldoen aan de externe veiligheid is ontstaan, omdat er allerlei woningbouw is opgerukt richting Schiphol. Zo binden wij toch de kat op het spek! Zo zijn wij toch precies op de verkeerde manier bezig! Als je Schiphol groeimogelijkheden wilt geven, moet je in ieder geval vermijden dat in de routes van aan- en afvliegen te veel woningen worden gebouwd voor mensen die er vervolgens last van krijgen. Dat is geen goede weg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Allereerst wijs ik erop dat er niet binnen de vrijwaringszone is gebouwd. Er is gebouwd binnen de door u beoogde toekomstige mogelijke vrijwaringszone. Wat ik veel belangrijker vind, is dat dit precies aangeeft hoe groot de spanning is. Er is zoveel druk op de woningmarkt, op de bedrijfstereinenmarkt, dat de frictie alleen maar groter wordt. Wat u nu in wezen betoogt, is: ga ermee door en laat de mensen die daar moeten wonen maar bij Amersfoort en verder. Zij moeten dus elke dag op en neer. De consequenties die daaraan vastzitten, moeten wij ook eens met elkaar onder ogen durven zien.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als de heer Van Gijzel over Amersfoort praat, is hij met een karikatuur bezig. En op karikaturen hoef ik niet te antwoorden. Dit is echt onzin.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat om Almere, het gaat om Lelystad, het gaat om Amersfoort, het gaat om Hoorn, het gaat om de gebieden buiten de reserveringszone. Dat is dus geen karikatuur. Was dat maar zo.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De compacte stad, het bij elkaar neerzetten van wonen, werken en recreëren – achtergrond was het uit de auto houden van mensen – levert allerlei problemen op in de praktijk. Wij hebben die problemen in het verleden onderschat, waardoor wij ook nu op allerlei plaatsen aan versoepeling van milieunormen denken. Te denken valt aan het vrijstellingenbeleid in grote steden omdat daar niet aan de bodemsanerings-eisen kan worden voldaan of omdat er te veel hinder is. Dat soort problemen lokken wij op deze manier uit. Wij kunnen die problemen echter vermijden. Daar gaat het mij om. Als je Schiphol of andere locaties voor de luchtvaart wilt laten groeien, moet je daar bij voorkeur ook niet de woningbouw laten plaatsvinden.

Voorzitter! Ik stap over op de varianten of de locatiekeuze. De VVD-fractie wijst met de regering een tweede nationale luchthaven, die naast Schiphol zelfstandig kan functioneren, af. Wij vinden met de regering dat de thuismarkt van Nederland daarvoor te klein is. Wij zien ook met de regering niets in een compleet nieuwe nationale luchthaven met afstoting van Schiphol. Dat zou een fenomenale kapitaalvernietiging met zich brengen. Bovendien zou het betekenen dat het bestaande en florerende vestigingsklimaat in de regio Schiphol-Amsterdam op het spel wordt gezet. Wij zien ook niet zo gauw waar in een tamelijk volle Randstad nog een ander maagdelijk terrein kan worden gevonden voor zo'n grote nieuwe locatie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Van Wijk, topman van KLM, zei gisteren op Radio 1 dat een overloopluchthaven de slechtst denkbare oplossing is. Wat is de reactie van de heer Te Veldhuis daarop?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik kom daar nog over te spreken. Het idee van een compleet nieuwe nationale luchthaven, verplaatsing van Schiphol de zee in, raakt bij ons voorlopig kant noch wal.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De VVD kiest niet voor een tweede nationale luchthaven. Zij kiest evenmin voor een optie waarin Schiphol in zijn totaliteit wordt

verplaatst. Wel moet Schiphol een mainport zijn, met nieuwe capaciteit. Daarvoor is er geen andere weg dan een overloopluchthaven. De heer Van Wijk acht dat echter de slechtst denkbare oplossing.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb de heer Van Wijk niet gehoord, dus ik vind het wat moeilijk om daarop te reageren. Ik kan slechts reageren op wat de heer Rosenmöller nu zegt. Ik zal zo dadelijk komen te spreken over satelliet- en overloopluchthavens. Bij een tweede of een nieuwe nationale luchthaven ergens in zee zien wij in ieder geval veel problemen. Dat geldt overigens ook voor een locatie ver van de huidige economische centra verwijderd, zoals de oostas, Noord-Groningen en De Peel. Wat de zoeklocaties betreft moeten wij ons concentreren op Schiphol zelf, de Maasvlakte, Flevoland en de Noordzee. Op voorhand zeg ik opnieuw dat een nieuw eiland in zee ons niet alleen peperduur lijkt – er worden bedragen genoemd van 50 mld. tot 70 mld. – maar ook zeer kwetsbaar. Bij dat laatste denk ik aan de wind, de vogels en de ontsluiting. Als er tussen het eiland en het vasteland iets kapot gaat, kan Nederland door de luchtvaart niet meer bereikt worden. Logistiek lijkt het dus niet erg logisch. Het lijkt mij verstandig om de onderzoeken die hierover lopen, inclusief dat naar de herconfiguratie van Schiphol, af te wachten. Alle pro's en contra's van de varianten moeten op een eerlijke en objectieve manier naast elkaar worden gezet. Vervolgens moeten wij politieke keuzes maken. Een ideale plek zal niet worden gevonden. Wij zullen altijd moeten kiezen op grond van de verschillende pro's en contra's. De VVD-fractie staat open voor een eindkeuze. Ik zal daar straks drie kanttekeningen bij plaatsen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als zoeklocatie wijst de VVD-fractie de Noordzee dus niet af. Het kabinet mag deze locatie in de afweging volledig meenemen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat klopt. Voorzitter! Wij stemmen in met een verder onderzoek naar de verschillende zoeklocaties, met drie uitdrukkelijke kanttekeningen. De eerste is dat Schiphol voor de

opvang van de groei wat ons betreft helder in beeld moet blijven. Er zijn al wat interruptiedebatjes geweest over een eventuele herconfiguratie. Met anderen is de VVD-fractie uitermate benieuwd naar de uiteindelijke uitkomst. Het rapport van ADECS-CPB staat nog wel een eindje af van dat van het NLR. Vanwege de tijd zal ik geen verdere opmerkingen maken over dat NLR-rapport. Ik wacht de uiteindelijke uitkomst af. Het is niet zo stellig als de heer Rosenmöller al een paar keer heeft gesuggereerd. Het NLR zegt niet dat er bij Schiphol helemaal niets meer kan. Wat de lokale luchtverontreiniging betreft wordt er onzekerheid geconstateerd over de modellen en de aannames. Je moet dus buitengewoon voorzichtig zijn met wat hier staat. Dat zijn in ieder geval geen harde, vaststaande getallen. De ADECS-CPB-berekeningen leiden tot 20 à 25% meer mogelijkheden bij Schiphol dan de NLR-berekeningen. Ik wil ook wel eens weten waar dat verschil in zit. Hoe lossen wij de externe veiligheid op? Zijn er überhaupt mogelijkheden op dit terrein, binnen de huidige situatie of binnen een te creëren situatie? Er zijn inmiddels in de omgeving immers heel wat woningen bijgebouwd. Schiphol moet dus wat ons betreft in beeld blijven. Wij zien wel met welke modaliteiten dat eventueel kan. Voor ons zijn ook de financiële aspecten een uitermate belangrijke randvoorwaarde. In de IBV staan getallen met een marge van 30 à 40%. Maar ze geven wel een indicatie: de aanpassing van Schiphol zou in het concept van de IBV ongeveer 10 mld. kosten. De overloop op Maasvlakte of Flevoland, zonder een snelle verbinding met Schiphol zou 20 mld., dus het dubbele, kosten. Een satellithaven op de Noordzee met een hub op Schiphol zou 30 à 40 mld. kosten en een satelliet op de Noordzee met een hub op een eiland 45 à 55 mld., met zoals gezegd een marge van 30 à 40%. De VVD wil met het CDA de Markerwaard nog objectief onderzocht en vergeleken zien als zoeklocatie. De argumenten van de regering om dat niet te doen, zijn naar onze mening niet sterk genoeg. De vogelproblematiek speelt namelijk op een identieke manier op een eiland in de Noordzee, waar die problematiek overigens wél wordt

onderzocht. De kosten kunnen volgens eerdere onderzoeken de vergelijking met andere zoeklocaties doorstaan. Niet het onbelangrijkste punt: zes provinciale besturen hebben aangegeven dat zij die locatie als een heel reële zien. Er is dus een groot bestuurlijk draagvlak, namelijk de helft van het aantal Nederlandse provincies. Mij is door de betrokken gedeputeerde gemeld dat dit draagvlak er nog niet is voor een landlocatie in Flevoland. Geen misverstand: wij spreken als VVD-fractie geen voorkeur uit voor de Markerwaardvariant, maar wij vinden wel dat die zaak objectief kan worden vergeleken en onderzocht. Wij weten dat hierover tussen en binnen partijen verschillende meningen bestaan. Ook wij zien dat er wel degelijk milieuaspecten en minder aantrekkelijke kanten aan dit alternatief zitten. Wij vinden het echter te ver gaan om deze variant helemaal niet te onderzoeken. Wij verzoeken derhalve om deze variant, als er toch onderzocht wordt, mee te nemen. Voorzitter! Als wij dit najaar kunnen komen tot een definitieve keuze, dus als de kogel door de kerk is, zullen wij definitief verder kunnen gaan. Wat ons betreft is het antwoord daarop dus "ja". Als wij verdergaan, stellen wij voor om de uitwerking daarvan te laten plaatsvinden via een lex specialis, dus een aparte wet waarin geregeld wordt waar de groei precies zal worden opgevangen en onder welke condities. Er moeten een onteigeningstitel, een schadevergoedingstitel voor gedupeerden en een machtiging voor de regering in worden opgenomen, om op onderdelen eventueel op een flexibele manier aanpassingen te plegen binnen vaste randvoorwaarden. Voorkomen moet worden dat vervallen wordt in de eendeloze procedures, zoals wij die kennen bij de uitbreiding van Schiphol, waarover wij al sinds 1986 discussiëren, en waarmee wij waarschijnlijk tot 2005 doorgaan. In zo'n lex specialis zou je alle nu aparte wetgeving op het gebied van ruimtelijke ordening, luchtvaartwetgeving en milieu moeten incorporeren en tezamen behandelen – dat was overigens ook een advies van de commissie-In 't Veld – zodat voorkomen wordt dat al die procedures achter en naast elkaar door blijven gaan. Zo'n lijdensweg zouden wij niet meer moeten volgen.

Ik roep de regering dan ook op om hoe dan ook zo'n lex specialis alvast in de steigers te zetten, om te voorkomen dat daarmee in het allerlaatste stadium wordt aangekomen, zoals dat nu met de procedure in het kader van de 5P-baan gaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u het met mij eens dat de inspraak wel aan termijnen is gebonden, maar datgene wat de regering zich aan periodes permitteert om te reageren in procedures niet? Bent u het verder met mij eens dat de stroperigheid in de besluitvorming, waarover u zo graag spreekt, veeleer te wijten is aan stroperigheid van de kant van politiek en bestuur dan aan de beperkte aan termijnen gebonden inspraakprocedures? Dat verhaal moet een keer de wereld uit!

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft volstrekt gelijk als hij zegt dat de overheid efficiënt, effectief, krachtadig en snel moet optreden. Daar kun je op een aantal plekken wel degelijk de nodige vraagtekens bij plaatsen. Dat ben ik met hem eens. Ik wil echter geen lex specialis zonder rechtsbescherming en zonder inspraak. Als de heer Rosenmöller NRC Handelsblad van 26 oktober...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die heb ik vanochtend toevallig net gelezen!

De heer **Te Veldhuis** (VVD): ...1996 nog eens naleest, dan zal hij daarin een voorstel van mij tegenkomen over het handen en voeten geven van zo'n lex specialis, op de manier zoals wij dat zijn gewend met de vaststelling van bijvoorbeeld gemeentelijke bestemmingsplannen. Daar is sprake van inspraak en overleg vooraf. Je kunt bezwaar maken. Je kunt in beroep gaan. Er zit een schadevergoedingsartikel in. Kortom, wat dat betreft wordt er niet aan de rechtsbescherming getornd. De VVD wil dit in het vervolg in één gebundelde procedure afwerken, in plaats van, zoals nu gebeurt, honderden keren over hetzelfde onderwerp te spreken. Dat is die strooppot waarop ik heb gewezen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb NRC Handelsblad van 26 oktober 1997 gelezen en niet die van 1996.

Geeft de heer Te Veldhuis met deze lex specialis niet het volstrekt verkeerde antwoord op een bestaand probleem? Het signaal dat daarvan uitgaat, en de uitwerking ervan, zeggen namelijk iets over de bundeling van de inspraakprocedures en daarmee het afdingen op de rechtsbescherming, zoals wij die in dit land vrij ordentelijk hebben geregeld. De pijn is nu juist dat de politiek, het bestuur, zich allerlei periodes permitteert die leiden tot langdurige besluitvorming. Het is dan echt trekken aan de verkeerde kant van het touw om nu te pleiten voor een lex specialis voor in dit geval nieuwe locaties rondom Schiphol. Er moet gewoon krachtig tegen de minister worden gezegd dat de procedures, ook die voor de Raad van State, in een paar weken moeten worden afgerond en niet in anderhalf of twee jaar. Daar zit de vertraging. Ik word zo langzamerhand doodziek van de suggestie dat je iets via de inspraak nog wezenlijk kunt beperken, zonder de rechtsbescherming tekort te doen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Zaken die wij van nationaal belang achten, handelen wij in het algemeen nationaal af. Zo hoort het ook. Als wij de uitbreiding van de luchtvaart of luchtvaartbelangen in het algemeen van nationaal belang achten, dan is er niets verkeerd aan dat wij daarvoor op nationaal niveau voorzieningen treffen, in plaats van dit afhankelijk te maken van de zwakste schakel in een gedecentraliseerde keten. Het gaat mij er niet om de rechtsbescherming weg te halen. Het gaat mij erom die te concentreren. Ik zie niet in wat er mis mee is om zaken als rechtsbescherming, inspraak, bezwaar, beroep en eventueel schadevergoeding via de rechter in één procedure te bundelen. In de huidige situatie kan er met betrekking tot hetzelfde project wel 10, 20, 100 of misschien wel een paar honderd keer bezwaar worden gemaakt, ook door degenen die alleen maar willen filibusteren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een karikatuur van de inspraak. Als de heer Te Veldhuis het met mij eens is dat de vertraging vooral wordt veroorzaakt door de politiek, het bestuur, dan moet daar iets aan worden gedaan. Dan moet je de rechtsbescherming van de burgers niet nog verder beknotten,

want daar is de afgelopen periode al wel wat aan gebeurd. Dat is allemaal aan termijnen gesteld. Niks 100 of een paar honderd keer in procedure gaan. Dat is echt onzin.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! De heer Rosenmöller maakt een karikatuur van de praktijk. Ik kan hem ook het praktijkvoorbeeld geven van een club in Nederland die aangeeft dat de procedures net zo lang zullen worden gebruikt als maar enigszins kan, om de aanleg van de 5P-baan te rekken, terwijl daar een democratisch besluit over is gevallen. Het administratief procesrecht wordt dan gebruikt om politieke ideeën door te zetten. Dat heeft weinig meer met rechtsbescherming te maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat kan alleen maar worden tegengegaan door elke vorm van het halen van je recht na een democratisch besluit hier af te schaffen. Dan moet je zeggen: "Het parlement heeft gesproken. Milieubeweging, je kunt zeggen wat je wilt, maar het is finito."

De heer **Te Veldhuis** (VVD): In de procedure van een lex specialis, zoals ik dat heb aangegeven, begin je met inspraak over varianten. Je spreekt over varianten. Er wordt vervolgens een keus gemaakt voor een bepaalde variant. Met betrekking tot die variant ga je opnieuw de inspraak, de rechtsbescherming in. Daar kun je een keer bezwaar tegen maken. Krijg je daar je zin niet, dan ga je in beroep bij een hogere instantie en vervolgens kun je ook nog bij de rechter terecht om daar je particuliere belangen te bepleiten. Ik zie niet in wat daar mis aan is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het enthousiasme van de heer Te Veldhuis voor het verschijnsel lex specialis is alom bekend, dus het verbaast mij niet dat hij op dit moment weer met dit voorstel komt. Ik wijs er overigens op dat wij binnenkort een algemene discussie over dit verschijnsel zullen hebben, zodat het mij niet zo zinvol lijkt om dit nu in den brede te bespreken. Ik vraag de heer Te Veldhuis wel of deze lex specialis voor hem in het rijtje past van bijvoorbeeld de vergunningenwet Westerschelde en de noodwet voor de vijfde baan. Terzake van het laatste wijs ik er

voorts op dat wij hier vorige week een interessante hoorzitting annex rondetafelgesprek hebben gehad met een aantal hoogleraren. Zij hebben ook op de schaduwzijde van deze aanpak gewezen. Mijn vraag is dan ook of wij iedere keer voor ad-hocgevallen dit soort wetgeving moeten bepleiten, dan wel of wij niet veel meer moeten streven naar een meer integrale aanpak in de wetgeving in totaliteit. Dat is toch een veel betere weg dan al dit soort ad-hocwetgeving? Volgens mij moeten wij ophouden met het bepleiten van dit fenomeen in incidentele gevallen en is het beter om de zaken structureel aan te pakken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ben het van harte eens met hetgeen de heer Van den Berg over dit onderwerp zegt. Het klopt dat iedere lex specialis die wij hebben uitgebracht, achteraan een proces kwam omdat het niet goed liep en wij het op deze manier wilden repareren. Ik doe nu mijn voorstel, juist vóór het proces begint. Wij praten nu over allerlei varianten en daarvan worden er vier of vijf onderzocht; als wij in het najaar een keuze maken, laten wij dan voor die variant een lex specialis maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar dat gebeurt dan weer voor een incidenteel geval, terwijl ik er juist voor pleit om de wetgeving in algemene zin aan te passen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het is ook nog denkbaar dat er een kaderwet voor leges speciales wordt gemaakt. De heer Van den Berg bepleit immers een meer algemene lijn voor de toepassing van een lex specialis. De situatie doet zich nu echter wel voor.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik zal hier nu maar niet verder op ingaan.

De **voorzitter**: Ik wil de eerste termijn graag afronden vóór de lunchpauze, maar een groot aantal sprekers moet nog het woord voeren. Ik verzoek de heer Te Veldhuis dan ook zijn betoog af te ronden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil de heer Te Veldhuis toch nog een vraag stellen over zijn opvattingen en de wijze waarop hij daarmee op dit

moment omgaat. Wat de heer Van den Berg zegt, lijkt mij volstrekt terecht, maar ik wijs er wel op dat de heer Te Veldhuis heeft gesproken over de politiek-bestuurlijke vertraging en over een hem onwelgevallig onderzoek van het NLR. Hij wilde een nieuwe studie laten verrichten, maar als dat gebeurt, houdt dit ook een vertraging in. Hoe reageert hij daar dan op? Vanuit zijn politieke verantwoordelijkheid is hij immers ook bezig om allerlei dingen verder te laten uitzoeken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzover ik weet, heb ik niet gepleit voor een nieuwe studie. Er ligt een studie van het NLR en een van het CPB, en die twee verschillen. Voor de regering was dat reden om nog niet met de startnotitie voor de MER te beginnen, waarbij zij heeft aangegeven dat zij daar verder naar kijkt en ons nader zal berichten. Daar wacht ik ook gewoon op. Voorzitter! Ik heb nog één slotopmerking over de financiering. Luchthaveninfrastructuur is deels publiek, zoals het geval is bij wegen, vaarwegen en bruggen, en deels privaat, zoals bij Schiphol het geval is bij de bedrijven die daar zijn gevestigd. Voorzover daarbinnen een heldere kostentoedeling, ook bij de toekomstige ontwikkeling, gemaakt kan worden, heeft dat onze sterke voorkeur. Het beheer kan deels publiek, deels privaat plaatsvinden, maar gelet op de constructie bij Schiphol, hebben wij er op zichzelf geen bezwaar tegen als ook het beheer in handen van een private NV komt, als de publieke belangenbehartiging maar voldoende wordt gewaarborgd. Er zullen dus wel goede randvoorwaarden aan gesteld moeten worden. Maar volgens mij is dat een kwestie van efficiency en organisatie. Ook op dit punt horen wij van de regering graag wat haar gedachten hierover zijn.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Het gaat vandaag over het vliegen in de volgende eeuw, over het nut en de noodzaak van vliegen, over de gewenste economische ontwikkeling van Nederland en over mogelijke plaatsen waar vliegvelden kunnen worden aangelegd. Ik kom eerst te spreken over nut en noodzaak. Een jaar geleden startte de discussie over nut en noodzaak van groei van de luchtvaart in Nederland.

Dat was de TNLI-discussie. In vier maanden tijd moest een brede maatschappelijke discussie uitsluitend geven over de zin en onzin van de luchtvaart voor de Nederlandse samenleving. Mensen, verenigingen, belangenbehartigers zouden zich uitputtend buigen over genoemd vraagstuk. De politiek zou, zo was de gedachte, zich terughoudend opstellen. Terughoudendheid bleek niet de grootste deugd van de politici. De VVD en het CDA vonden het gezeur en wilden gewoon rechttoe rechtaan vliegen. De PvdA en GroenLinks namen ook al vast positie in, maar wilden daarnaast meer en langer praten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik nu eens een onderbouwing horen? Waar heeft de heer Ter Veer gehoord dat het CDA een nut-en-noodzaakdiscussie gezeur zou vinden? Ik meen mij te herinneren dat ik in het openbaar, zelfs voor de radio, de nut-en-noodzaakdiscussie heb toegejuicht. Ik meen mij ook te herinneren dat ik zojuist in eerste termijn heb gezegd dat ik tot een positief oordeel kom ten aanzien van die discussie. Waar haalt de heer Ter Veer dus dit soort ongenueanceerde tegendraadse opmerkingen vandaan?

De heer **Ter Veer** (D66): Ik verwijs de heer Reitsma naar de situatie van een jaar geleden. Toen heeft mevrouw Van Rooy, de toenmalige woordvoerder van het CDA, gezegd: nou ja, als het dan moet, maar de uitkomst moet zijn dat er gevlogen moet worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik verwijs de heer Ter Veer naar het moment waarop de notitie inzake de nut-en-noodzaakdiscussie is neergelegd. Toen heeft het CDA daar samen met een aantal collega's zeer enthousiast op gereageerd. Ik zou me daar dus ook maar toe beperken en dat soort ongeleide projectielen hier niet meer neerleggen.

De heer **Ter Veer** (D66): Ik dank de heer Reitsma voor zijn kanttekening. Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. De PvdA koos bij monde van de heer Van Gijzel voor een luchthaven in zee en bij monde van de heer Crone voor geen verdere groei. GroenLinks wil helemaal niet meer investeren in de luchtvaart. D66 steunde het idee van de nut-en-noodzaakdiscussie en

de daarbijbehorende terughoudendheid van de politiek. De termijn van vier maanden vonden wij op zichzelf voldoende. De discussie was echter na vier maanden nog niet afgerond. Er kwamen een aantal belangrijke vragen en dilemma's op tafel waar nog geen antwoord op kon worden gegeven en de discussie werd ook met onze instemming verlengd. Het eindresultaat van de TNLI-discussie en de rapportage daarover is door D66 met veel interesse doorgenomen. De TNLI heeft als een serviceorganisatie gedaan wat bij complexe vraagstukken altijd zal moeten gebeuren: hoor en wederhoor toepassen. De dilemma's zijn uitgebreid en intensief verwoord en in kaart gebracht. Het TNLI-proces verdient lof, de betrokkenen verdienen dank en dat geldt ook voor de commissie-Van Gelder. Het moet de fractie van D66 wel van het hart dat in het woordenboek van TNLI de woorden "politiek" noch "volksvertegenwoordiging" schijnen voor te komen. Nergens is er een verwijzing naar het feit dat in een soort opperste dienstbaarheid het TNLI-proces zijn bevindingen aanbiedt aan de politiek. Er is ook geen verwijzing in het rapport waaruit blijkt dat het nu aan de volksvertegenwoordiging is om met behulp van het gepresenteerde materiaal een besluit te nemen.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Volgens mij is die procedure niet helemaal juist. Volgens mij neemt het kabinet een besluit en controleert de Kamer controleert dat. Die gaat er vervolgens mee akkoord of niet.

De heer **Ter Veer** (D66): Dat is staatsrechtelijk correct. Ik dank de minister voor deze precisering. Het primaat van de politiek – en dat zijn wij dan wel weer samen – brengt met zich, juist nu tussen twee verkiezingen in en met formatie-besprekingen op komst, dat politieke partijen positie kiezen. Dat het TNLI-proces goed heeft gewerkt, blijkt onder meer uit het volgende. Naar aanleiding van datgene wat over de verschuiving van vliegtuig naar hogesnelheidstrein in de dialoog is besproken, hebben de KLM, Milieudefensie en de NS aangekondigd samen te willen zoeken naar mogelijkheden om vervanging van luchtvervoer door hogesnelheidstreinen te bevorderen.

Kunnen de ministers al over een positieve ontwikkeling rapporteren? De TNLI-discussie wordt afgesloten met een kabinetsstandpunt, waarna de Kamer zich uitspreekt over dit standpunt. Wat ons betreft zal een nut-en-noodzaakdiscussie in het vervolg worden afgesloten met een wet waarin het kabinet zijn standpunt vastlegt. Dat moet door de Kamer geaccordeerd worden, zodat er met recht sprake is van een democratisch genomen besluit. Nu dat nog niet het geval is, wil ik in tweede termijn de Kamer een motie voorleggen waarmee de Kamer haar standpunt kan vastleggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Staat de fractie van D66 op het standpunt dat dit soort besluitvorming bij wet moet geschieden? Dat is voor mij nieuw.

De heer **Ter Veer** (D66): Gehoord deze discussie besluiten wij tot een PKB. Wij bieden die aan in de vorm van een wet. In een debat op hoofdlijnen komt dat dan in discussie. Vervolgens kan de uitwerking van start gaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat houdt in dat u de vergunning-verlening bij wet doet plaatsvinden. Dat kan helemaal niet. Ik verwijs naar de discussie met de heer Te Veldhuis van zo-even. Wij moeten trouwens de algemene discussie op dit punt nog krijgen. Het gaat erg ver wat de heer Ter Veer nu zegt.

De heer **Ter Veer** (D66): De nut-en-noodzaakdiscussie is een methode om een groot project ten principale ter discussie te stellen. Wij gaan daarmee in feite halfslachtig om. Wij starten wel een nut-en-noodzaakdiscussie, maar in de afronding laten wij losse einden liggen. De rest van de collega's heeft de nut-en-noodzaakdiscussie, commissie-Van Gelder of welke trefwoorden dan ook niet gebruikt. Wij vinden dat dit proces goed heeft gewerkt. Er is een mooiere afronding van het geheel als er een duidelijk geformuleerd besluit is waarover de Kamer zich in een debat met de regering uitspreekt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het betreft dus alleen de nut-en-noodzaakdiscussie en niet de uitwerking naar locatie en alles wat erbij hoort?

De heer **Ter Veer** (D66): Het is een van de worstelingen die wij hebben met het fenomeen ruimtelijke ordening. Knippen wij dat in stukjes of doen wij het ad hoc?

De heer **Reitsma** (CDA): Welke toegevoegde waarde heeft het als je de afronding van een nut-en-noodzaakdiscussie in een wet neerlegt? Het is toch voldoende als de bewindslieden het voltallige materiaal geordend beschikbaar stellen aan de Kamer? De bewindslieden kunnen zelf een oordeel geven over de vraag of de nut-en-noodzaakdiscussie voldoende uitgekristalliseerd is. De Kamer heeft in dit debat de mogelijkheid om te bepalen of de nut-en-noodzaakdiscussie voldoende uitgevoerd is. Dat hoeft toch niet via een wettelijk kader te gebeuren? Dat is een zeer lange procedure.

De heer **Ter Veer** (D66): Aan het einde van deze dag moet duidelijk zijn wat de meerderheid van de Kamer vindt van de bevindingen die het kabinet aan de Kamer heeft aangeboden. Als er aan het einde van de dag verschil van mening is over de uitspraak die de Kamer in meerderheid heeft gedaan, dan heeft de nut-en-noodzaakdiscussie uiteindelijk niet gebracht wat ze gebracht zou moeten hebben. Ik wil niet het woord "falen" in de mond nemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is prima. Ik nodig elke partij uit om een oordeel te geven over de vraag of de nut-en-noodzaakdiscussie voldoende aan de orde is geweest om te kunnen concluderen dat verdere groei van de luchtvaart in Nederland mogelijk is. Ik ben daarin heel helder geweest. Het kan toch in een uitspraak neergelegd worden in plaats van een zware procedure, namelijk een wet? Een politieke uitspraak is toch voldoende?

De heer **Ter Veer** (D66): In tweede termijn zal ik een motie indienen waarin een duidelijke conclusie staat.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat af te wachten, want misschien krijgen wij niet eens een tweede termijn als wij zo doorgaan.

De heer **Ter Veer** (D66): Het kabinet kiest voor verdere groei van de luchtvaart boven de volumegrenzen van de PKB Schiphol, met als

voorwaarde dat er een balans is tussen milieu en economie en dat het beslag dat wordt gelegd op de beschikbare ruimte binnen aanvaardbare grenzen blijft. Het kabinet wil de groei beheersen door een selectief beleid te voeren. D66 steunt deze lijn van het kabinet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Betekent dit dat de fractie van D66 bereid is de grens van 44 miljoen passagiers die een onderdeel was van de balans uit 1995 los te laten?

De heer **Ter Veer** (D66): Daarover kom ik te spreken als ik het heb over de herconfiguratie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zei het al. U stelde dat D66 van plan of bereid was de lijn van het kabinet te steunen die ging over een nieuwe balans, waarbij de volumegrenzen zou moeten worden losgelaten.

De heer **Ter Veer** (D66): Ik verzoek u te wachten met interrumpen totdat ik heb gesproken over de uitwerking van de herconfiguratie. Cruciaal is dat Schiphol in de Haarlemmermeer blijft en dat het gebruik van de luchthaven geoptimaliseerd wordt. Schiphol is en blijft het centrum voor het luchtverkeer. De massieve investeringen tot nu toe, de al geplande investering daarbij en de in gang zijnde ontwikkelingen voor de HSL-Zuid en -Oost en alle andere infrastructuur die rond Schiphol is en wordt aangelegd, dicteren de logica voor dit besluit. D66 wil de twee mainports in Nederland, Schiphol en de haven van Rotterdam, verder ontwikkelen. Samen dragen zij bij aan het ontstaan van de brainport. Deze brainport kan alleen gedijen bij de gratie van het bestaan van de mainports. De klassieke distributiefunctie van Nederland verandert langzamerhand van karakter. De industriële productie wordt steeds kennisintensiever en van hogerstaand niveau. Ook de sterk in ontwikkeling zijnde diensteneconomie is van belang voor de economische ontwikkeling van Nederland. Daarnaast blijkt dat door de globalisering van de economie er steeds meer vraag is naar goede vestigingsplaatsen voor hoofd- en regiokantoren van wereldwijd opererende bedrijven. Een voorwaarde voor een goed vestigings-

klimaat is de aanwezigheid van een luchthaven die met alle uithoeken van de wereld in verbinding staat. Natuurlijk zijn, zeg ik in de richting van GroenLinks, alternatieve investerings- of ontwikkelingsstrategieën in plaats van het investeren in luchtvaart te bedenken. Alleen vindt D66 dat Nederland zich niet kan onttrekken aan de globalisering van de economie, die over de hele wereld plaatsvindt. Wij zijn geen eiland; wij hebben te maken met de rest van de wereld. Een kwalitatief goede luchthaven is tegenwoordig van belang voor alle soorten economie en een luchthaven kan de kwaliteit alleen hooghouden als die zich kan ontwikkelen. Mijn fractie is het daarom niet eens met de stelling dat het geld net zo goed ergens anders in kan worden geïnvesteerd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit betekent dat de stelling die de minister-president bij het aantreden van dit kabinet poneerde, namelijk dat economische groei niet méér van hetzelfde moest zijn, niet van toepassing is op de luchtvaart. Daar moet die economische groei dus wel meer van hetzelfde zijn. Dat is voor de D66 een onvermijdelijkheid.

De heer **Ter Veer** (D66): Nee, D66 vindt dat de luchtvaart niet ongelimiteerd kan groeien.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb het niet over ongelimiteerd. Ik heb het over meer van hetzelfde.

De heer **Ter Veer** (D66): Zolang de techniek nog niet zover is ontwikkeld dat vliegtuigen schoon en geluidsarm kunnen vliegen, zullen grenzen aan de groei gesteld moeten worden. Alleen luchtverkeer dat van belang is voor de mainportpositie moet op Schiphol worden toegelaten. Mijnheer Rosenmöller zal begrijpen dat hij in het vervolg van mijn betoog bijna per zinn antwoord krijgt op vragen die hij had willen stellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vond al dat u erg tekstvast was.

De heer **Ter Veer** (D66): Mijn fractie vraagt zich daarbij wel af of dit kan als de luchtvaartmarkt steeds verder geliberaliseerd wordt. Vindt het kabinet dat hier sprake is van een spanning of kan het een met het ander gecombineerd worden?

Door tarief- en heffingenbeleid moet het vliegverkeer op Schiphol nu en in de toekomst gereguleerd worden. Voor vliegtuigen die veel lawaai maken en voor nachtvluchten zullen de tarieven sterk omhoog moeten. De kosten van milieuvervuiling zullen in de prijs van het vliegen moeten worden meegenomen. Daarom pleit D66 onverkort voor BTW op tickets en accijns op kerosine. Natuurlijk volgt ook nu weer meteen de vraag hoe het hier internationaal of in EU-verband mee staat. De HSL moet op de korte en middellange afstanden op den duur het vliegtuig geheel vervangen. Daarvoor moet er door heel Europa een netwerk van HSL-verbindingen komen. Het kabinet geeft in een bijzin aan dat bekeken moet worden of de HSL-Zuid en -Oost versneld kunnen worden aangelegd. Overweegt het kabinet ook voor deze twee spoorlijnen een aparte projectwet te maken?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als u zegt dat de HSL het vliegen op korte afstand in totaliteit moet vervangen, vindt u dan ook dat bijvoorbeeld vliegen naar Parijs niet meer kan op het moment dat er een volwaardige hogesnelheidsverbinding is tussen Amsterdam en Parijs? In het kader van de geliberaliseerde luchtvaart kan dan namelijk verboden worden om van Amsterdam naar Parijs v.v. te vliegen.

De heer **Ter Veer** (D66): Maar er is een etappe die daaraan voorafgaat en die veel eleganter is, namelijk dat het alternatief zo concurrerend is qua tijdsduur, comfort en aansluiting, dat je wel gek zou zijn om met het vliegtuig naar Parijs of Londen te gaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk hoeft u mij niet te overtuigen van die voordelen, want daarin zijn wij op zichzelf gelijkgestemd. Het gaat erom of u het instrument zou willen hanteren dat in een geliberaliseerde luchtvaartsector mogelijk is, namelijk dat zodra er een hoogwaardig, snel alternatief is, een luchtvaartmaatschappij verboden zou kunnen worden op de luchthaven in kwestie te vliegen. Daar zou ik een voorstander van zijn.

De heer **Ter Veer** (D66): Het grootste genoegen van een politicus is niet gelegen in het verbieden, maar in

het aanbieden van faciliteiten. Daarnaast zou bijvoorbeeld in Europees verband, als de ministers in Brussel bijeen zijn, de zaak zo gepresenteerd kunnen worden, dat een verbod de facto overbodig wordt. Maar ik zou er niet voor terugdeinzen om op termijn een verbod uit te vaardigen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar bent u er niet bang voor dat wij als het ware steeds in dezelfde fout vervallen, namelijk nu wel groei accepteren, maar zonder de garantie dat er aan alle voorwaarden die u nu alweer stelt, zal worden voldaan, zodat wij straks weer achter de feiten aanlopen?

De heer **Ter Veer** (D66): Die ontwikkelingen verlopen allemaal gelijktijdig, er gaat telkens weer een andere ontwikkeling aan kop. Maar de ontwikkelingen rondom de Kanaaltunnel en de verbinding met Parijs vormen een realiteit die iedere reiziger nu al voor ogen heeft.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed als de heer Ter Veer zijn betoog vervolgt. Dit thema is nu voldoende aan bod geweest.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Ik kijk nog even twee jaar terug. Toen leefden we nog met de gedachte dat wij een relatief comfortabele positie hadden, dat er ruimschoots tijd was voor een gedachtewisseling en voor rustig en degelijk onderzoek naar alternatieven. In 1997 is een andere realiteit gebleken: Schiphol groeit als kool en iedere week is er wel een spoeddebat of vervolgstudie en is de politieke spanning voelbaar. Reikhalzend wordt uitgekeken naar het in gebruik nemen van de 5P-baan. De groei is zeker, de omvang van de groei onzeker. Uit de discussie die door een aantal partijen in de Kamer nog steeds gevoerd wordt over de prognoses van de groeicijfers van Schiphol die gehanteerd zijn in de discussie over de PKB Schiphol, blijkt dat die cijfers niet te voorspellen zijn. De voorzichtigheid van het kabinet in het besluitvormingsproces is daarom een goede zaak. Er worden nu zo mogelijk geen onomkeerbare besluiten genomen. Als blijkt dat de groei om de een of andere reden stagneert, kunnen we nog terug. De sterke groei brengt ons nu echter in de problemen. Dat zien we op de

korte termijn, waar wij het over hadden, en op de middellange termijn. Voor de middellange termijn leek optimalisering op Schiphol en een wijziging van het banenstelsel – aanleg van een parallelle Kaagbaan, met tegelijkertijd sluiting van de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan – een uitkomst. Het CPB heeft onderzocht dat Schiphol bij herconfiguratie binnen de geluidsgrenzen meer passagiers zou kunnen verwerken. Nu blijkt uit onderzoek van het NLR dat deze optie geen extra ruimte biedt. Hoe verhouden deze onderzoeken zich tot elkaar? En net als de andere fracties zou ik graag van de regering vernemen hoe ze de huidige situatie tegemoet treedt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Als D66 de optie van herconfiguratie voorlopig nog openhoudt, afhankelijk van de nog komende rapportages, dan rijst bij mij de vraag hoever Schiphol volgens D66 nog op de huidige locatie uitgebreid zou mogen worden. Welke harde criteria legt de heer Ter Veer daarbij aan?

De heer **Ter Veer** (D66): De harde criteria zijn de milieuvoorwaarden die in de PKB zijn afgesproken. Ik kom dan ook aan de terechte vraag die de heer Rosenmöller heeft gesteld en waar hij een terecht antwoord op verdient. Dat is de vraag of die 44 miljoen overeind blijft, als blijkt dat in de redenering van het CPB bij het niet buiten de grenzen treden van de andere voorwaarden er ruimte is om naar meer dan 44 miljoen te gaan. Als uit het tegenonderzoek van het NLR blijkt dat dit niet haalbaar is, komen wij voor een afweging te staan. Dan hebben wij op grond van de onduidelijke situatie nu behoefte aan een naast elkaar leggen van die twee onderzoeken. Daarbij is het aan de regering om uit te zoeken welke van de twee de reële benadering en omschrijving van de situatie alsdan is. Ik wijs erop dat de parallelle Kaagbaan daarnaast een element in zich heeft dat de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan worden gesloten, in de mogelijke visies, waarbij het uiteindelijk ook een kwestie wordt van het een tegenover het ander.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel deze vraag niet voor niets. Ik herinner mij een krachtige uitspraak van D66 in

de afgelopen jaren, dat voor D66 de 44 miljoen onbespreekbaar is. Als een meerderheid dat eruit zou willen halen, ook bij een optimalisatie van Schiphol, was D66 in Paars niet meer thuis. Ik constateer vandaag dat u die onbespreekbare optie heeft losgelaten. Wat zijn uw woorden waard?

De heer **Ter Veer** (D66): Wij hebben in ons verkiezingsprogramma een ontwikkeling voor drie termijnen onderscheiden. Dat is de eerste termijn, waarover wij het nu niet hebben, tot het moment dat de 5P-baan klaar is. Daarna komt de herconfiguratie van Schiphol. Die herconfiguratie van Schiphol, waarvoor wij ons in ons verkiezingsprogramma uitspreken, betekent dat als er met een ander baangebruik, een ander vliegtuiggebruik en een andere vliegprocedure ruimte is voor meer dan 44 miljoen passagiers, dat zou kunnen, als de milieuvoorwaarden gehandhaafd worden en als het binnen de afgesproken grenzen blijft.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dat u wel vasthoudt aan de milieugrenzen die zijn vastgelegd in een PKB, maar dat u vandaag zegt dat voor D66 de volumegrens van 44 miljoen passé is. U zou overigens ook de vracht kunnen noemen.

De heer **Ter Veer** (D66): Wij houden onverkort vast aan de milieugrenzen. Dat betekent, ook als er een succesvolle verbouw van Schiphol is, dat er een moment komt waarop je zegt dat vol vol is en dat op op is. Dat is het moment waarop Schiphol daadwerkelijk "nee" moet verkopen, nadat alle creatieve mogelijkheden en alle methoden van anders vliegen en betere vliegtuigen uitgeput zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dat uw loze beloften van afgelopen jaren een luchtballon zijn geweest.

De **voorzitter**: Dit is nu uw derde interruptie. Ik zou nu de volgende interruptant, de heer Rosenmöller, aan het woord willen laten en graag kort.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Herinnert de heer Ter Veer zich dat zijn fractie in deze kabinetsperiode meer keren heeft gezegd dat zij

keihard wil vasthouden aan die grens van 44 miljoen?

De heer **Ter Veer** (D66): Dat zij wil vasthouden aan die grens van 44 miljoen als onderdeel van het totaal van de milieuvorwaarden, waarbij wij het minst van al die voorwaarden aan het hart hadden dat aantal als zodanig, omdat dit aantal als zodanig niet de absolute en mooiste maatstaf is om milieuhinder te verwoorden. Wij hebben het geaccepteerd en ermee ingestemd, omdat er een duidelijke signaalfunctie van uitging. Dat was de signaalfunctie dat er een moment komt dat Schiphol "nee" moet verkopen, dat vol vol is en op op is. Daarvoor heeft deze 44 miljoen als criterium een buitengewoon nuttig effect gehad. Toen daarna werd geopperd dat bij een verbouw van Schiphol een andere situatie mogelijk zou blijken, gelet op de CPB-studie, hebben wij gezegd dat je je niet moest afsluiten voor een element dat tot dat moment over het hoofd was gezien. Laat het CPB dat uitwerken en laat het kabinet met een presentatie van die gegevens komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit was een heel lang antwoord op een heel korte vraag. Ik begrijp dat D66 het er als de partij die het groene profiel binnen Paars moet vertegenwoordigen, dat aan alle kanten verbleekt is, buitengewoon moeilijk mee heeft om dit standpunt in te nemen. D66 neemt nu het verhaal over dat Smits, de president-directeur van Schiphol, vier jaar geleden hield, namelijk dat een personengrens onhoudbaar is. Terwijl wij nog niet eens aan de 30 miljoen passagiers zijn, zegt u eigenlijk nu al dat de grens van 44 miljoen straks onvermijdelijk moet wijken voor de groei van de luchtvaart. Ik vind dit van uw fractie werkelijk onbegrijpelijk en buitengewoon teleurstellend.

De heer **Ter Veer** (D66): De fractie van D66 kiest voor de ontwikkeling van de mainportfunctie van Schiphol. Wij kiezen voor een ander soort economische ontwikkeling dan u en houden ook rekening met de ontwikkelingen van de techniek. Als je met andere vliegtuigen en door slimmer vliegen de groei van de luchtvaart op Schiphol kunt accommoderen binnen de milieugrenzen, moet je naar onze mening

daarvoor kiezen. Dan moet je niet de gevangene van een van de drie criteria worden, te weten het aantal mensen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U dingt wel heel veel af op datgene waarvan u vier jaar geleden een heel groot voorstander was, namelijk die grens van 44 miljoen als onderdeel van een pakket van maatregelen die grenzen aan de groei van Schiphol moesten bewerkstelligen. De PvdA heeft deze losgelaten. Nu laat u deze grens los. De Partij van de Arbeid en D66 komen nu allebei uit bij het CDA, want het CDA was twee, tweeënhalve jaar geleden de enige partij die de grens van 44 miljoen aanvocht. Mijnheer Reitsma, gefeliciteerd.

De heer **Ter Veer** (D66): Ons economischeontwikkelingsmodel is niet het economischeontwikkelingsmodel van GroenLinks.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wijs de heer Rosenmöller op het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid. Dat geeft een correcter beeld dan hij geeft. De heer Ter Veer is er van alle sprekers tot nu toe het stelligste over geweest dat de groei op de huidige locatie moet plaatsvinden. Hij had hiervoor argumenten van investeringen, continuïteit en infrastructuur. Waarom wijst hij op voorhand de alternatieven af en zegt hij op de huidige locatie te willen doorgaan? Wat is zijn optie indien het binnen de ook door hem gesteunde milieugrenzen op de huidige locatie niet kan?

De heer **Ter Veer** (D66): Daar kwam ik nu over te spreken. Het is een gegeven dat de toekomst op lange termijn onzeker is. Wij hebben nu de extra onzekerheid dat wij niet weten wanneer de lange termijn een aanvang neemt, gelet op de discussie die wij hadden over de mogelijkheid dan wel onmogelijkheid van een verbouwd Schiphol. Als het ongunstig uitkomt en dat verbouwde Schiphol niet goed mogelijk is, zijn er ex aequo meer locaties die zich als mogelijkheid aandienen. Ik kan hierover nu geen concrete uitspraken doen. Dit lijkt ook niet gewenst, omdat eerst inventariserend onderzoek nodig is. De drie opties die het kabinet ons aanbiedt, te weten een overloopluchthaven op de

Maasvlakte of in Flevoland of een satellietluchthaven in de Noordzee, zijn ook de opties waarop D66 is uitgekomen. Het Markermeer valt ook voor D66 nu al af omdat het duidelijk is dat de gevolgen van deze optie voor het milieu te groot zijn. D66 wil dat het Markermeer blijft. De andere opties moeten met open mind worden onderzocht. Als alle onderzoeken zijn afgerond, kan de volgende stap in de besluitvorming worden gezet. Mijn fractie vraagt de ministers nu met spoed de gevraagde onderzoeken te starten. Graag zien wij dat wij al ten tijde van de formatie over een tussenrapportage kunnen beschikken. Wij moeten straks niet weer door de werkelijkheid achterhaald worden, waardoor de politiek nogmaals voor het blok wordt gezet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het allemaal best dat Paars-2 er blijkbaar toch moet komen. U wilt nu alle stukken naar de formatie doorschuiven. Is het dan niet reëler om die tussenrapportage voor de verkiezingen neer te leggen? En vindt u het niet reëler als die tussenrapportage aan de Tweede Kamer c.q. alle politieke partijen gestuurd wordt? Dan kunnen wij ook meedenken.

De heer **Ter Veer** (D66): Dat is op zichzelf een logische vraag. Maar u weet dat wij nog vier weken te gaan hebben voordat wij op verkiezingsreces gaan. In dit debat spreken wij ieder voor zich de positie uit en kunnen wij elkaars nieren proeven. Het heeft weinig effect om die rapportage per 1 mei te krijgen. Dat is niet praktisch.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, maar dit vind ik een beetje schijnheilig: 1 mei zou niet praktisch zijn. Volgens mij komt het u niet uit. Maar op 7 mei wilt u het wel op tafel hebben omdat er dan drie dames of heren en mogelijk meer, om de tafel zitten. Ik zou deze informatie liever voor de verkiezingen op tafel hebben. Laat de kiezers, net als over uw 44 miljoengrenzen, maar oordelen over uw mening!

De heer **Ter Veer** (D66): Laten wij elkaar proberen te vinden in het verzoek om over de verbouw van Schiphol voor de verkiezingen helderheid te hebben. Dan hebben wij een wezenlijke stap voorwaarts gemaakt. Wij kunnen dan op 6 mei

met nog meer precisie posities aan kiezers voorleggen.

Voorzitter! Ik ben nu toe aan de conclusie. D66 is voor de groei van luchtvaart onder voorwaarde dat er heldere, harde, handhaafbare milieugrenzen worden geformuleerd. Bovendien moet de groei binnen de perken worden gehouden door een bestuurlijk luchtvaartbeleid via heffingen, tarieven, accijns op kerosine, BTW op tickets en moet de werkelijke prijs voor het vliegen in rekening worden gebracht. Ook hier moeten wij streven naar ontkoppeling tussen economische groei en milieudruk.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Er is nu twee keer gezegd dat de kerosine belast moet worden. De heer Ter Veer heeft daarbij niet de aantekening gemaakt dat dit in internationaal verband moet gebeuren. Ik neem aan dat u dat wel bedoelt.

De heer **Ter Veer** (D66): Ja, in internationaal verband.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De luchtvaart en de groei van de luchtvaart zijn een belangrijk onderdeel van het concept dat de regering hanteert met betrekking tot vervoer en mobiliteit in het algemeen en dat gaat over Nederland distributieland. Wij vinden dat concept achterhaald; wij vinden het geen bijdrage aan een modern, toekomstgericht en duurzaam mobiliteitsbeleid waar we verantwoord de volgende eeuw mee in kunnen.

Tegenover dat concept Nederland distributieland heeft mijn fractie in het verkiezingsprogramma het concept Nederland innovatieland gesteld, omdat zij van mening is dat in Nederland distributieland kwantiteit boven kwaliteit gaat. Daar komen we er uiteindelijk niet mee. Dat is ook de discussie die de groei van de luchtvaart in belangrijke mate typeert: kwantiteit boven kwaliteit. In die zin is de positie van de fractie van GroenLinks ten aanzien van de luchtvaart dat zij voorstander is van het afremmen van de groei van de luchtvaart. Ik kan natuurlijk wel zeggen dat wij dat beheerst moeten doen, maar er zullen ook omstandigheden zijn waarin wij dat misschien redelijk onbeheerst moeten doen. De

begrippen "beheerst" en "onbeheerst" worden zo langzamerhand aan alle kanten verkeerd gebruikt. Bij interruptie heb ik daarover in de richting van collega Reitsma al iets gezegd.

Voorzitter! Mijn fractie wil het economisch belang van de luchtvaart in ieder geval fors nuanceren. Daar zijn ook wel gegevens over. In de periode vanaf het moment waarop wij de laatste PKB hebben vastgesteld tot nu zien wij echter een exponentiële groei van de luchtvaart, met een achterblijvende toename van de werkgelegenheid. De banengroei blijft achter bij de groei van het aantal passagiers of de groei van het aantal vliegbewegingen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Schiphol heeft vorig jaar de hoogste groei in banen gehad van alle sectoren in Nederland en wel van 7,2%. Waar nog meer dan?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, met 11% groei van de luchtvaart!

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Maar waar hebt u nog meer banen zien groeien?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): We hebben overal banen zien groeien! Dat is toch het verhaal dat Paars voortdurend houdt, namelijk dat wij dit jaar 150.000 banen hebben zien groeien?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Percentages! 7,2%, dat is toch fantastisch!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat niet om percentages! U rekent zich met die paar duizend banen iets te snel rijk. Dat heb ik bij interruptie ook al geprobeerd duidelijk te maken. Als het gaat om de groei van de luchtvaart en de groei van het aantal passagiers en de vliegbewegingen, blijft in relatie tot die groei de groei van de werkgelegenheid achter. Zelfs de heer Van Gijzel heeft dat in een vorig overleg als stelling op tafel gelegd. In die zin is er een discrepantie tussen de economische ontwikkeling in termen van groei van het aantal vliegbewegingen en de daaraan gerelateerde groei van de werkgelegenheid. De laatste blijft dus achter. Voorzitter! Als wij een doorkijkje maken naar 2025, is het interessant om te zien dat het CPB voorreken

dat inderdaad een maximale groei in termen van werkgelegenheid te verwachten valt van rond de 70.000 arbeidsplaatsen. De heer Te Veldhuis heeft daar zelf ook over gesproken. Dan hebben we het dus over zo'n 2500 arbeidsplaatsen per jaar. Dat is niet om te veronachtzamen, maar wel goed om een keer te vertellen, omdat daarmee niet met droge ogen kan worden volgehouden dat Schiphol of de luchtvaart dé banenmotor van de Nederlandse economie is en daarmee ook de mainportstatus rechtvaardigt.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Mijn vraag aan de heer Rosenmöller is of hij niet een onderscheid zou willen maken tussen het doel van banengroei op Schiphol en het middel van mainport Schiphol om te komen tot een economische groei die misschien wel een groot deel van die 150.000 banen kan verklaren. Het moet niet alleen worden gefixeerd op het aantal mensen dat daar werkt in de Haarlemmermeer. Het gaat erom hoeveel banen wij in dit economische klimaat en deze economie hebben te danken aan de mainport Schiphol.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U wordt steeds enthousiaster over de mainport en over de groei van de luchtvaart. Ik kijk er iets anders tegenaan. Ik kijk vooral ook naar de kwaliteit van de economische ontwikkeling. Ik zie dat die groei van de luchtvaart, binnen een aantal randvoorwaarden maar toch exponentieel, ons met grote kwalitatieve problemen op de korte en de middellange termijn opzadelt. Die groei heeft ons overigens ook in het verleden al met forse kwalitatieve problemen opgezadeld. Ik refereer aan de discussies die wij vorig jaar hebben gehad over de elasticiteit in milieugrenzen. Ik refereer ook aan de discussies die wij nu voeren over vijf keer 20.000 extra vliegbewegingen, zonder inachtneming van het huidige aanwijzingenbesluit. Kortom, er zijn grote problemen. Ik denk dat een modern toekomstgericht en duurzaam mobiliteitsbeleid niet valt te verenigen met deze groei van de luchtvaart. Daarom ben ik het met iedereen eens die zegt dat de groei van de luchtvaart moet worden afgeremd als je instrumenten op het terrein van technische mogelijkheden, prijzenbeleid etc. zou moeten inzetten. Dat moet dan het doel zijn.

Voorzitter! Wij ondersteunen derhalve niet de mainportstatus als doel op zichzelf. Wij hebben dat tweeënhalf jaar geleden al gezegd. Met betrekking tot het economische belang is er natuurlijk wel een indicator. Je kunt natuurlijk bepalen in hoeverre de luchtvaart bijdraagt aan het nationaal inkomen, het BNP. Ik heb bij interruptie al tegen de heer Te Veldhuis gezegd dat het bijvoorbeeld voor mainport Rotterdam, de haven, 12% is en dat het voor de luchthaven Schiphol zo'n 2% is. Als je dan beperkte maatregelen wilt voorstellen, is dat misschien over een periode van twintig jaar jaarlijks een beperking van 0,1% BNP, terwijl je daarbij nog de keuze hebt om de middelen die je niet of aanmerkelijk minder investeert in de groei van de luchtvaart in andere sectoren te investeren. Er komt niet alleen vanuit ecologische en dus milieu-overwegingen kritiek op de groei van de luchtvaart, waarbij dan wordt gewezen op de noodzaak om stevige grenzen aan te geven. Het is ook in toenemende mate een discussie onder economen. En het is maar de vraag of het inderdaad economisch verantwoord is. Kan daar wel zo juichend over worden gedaan als, niet in de laatste plaats, mijn rechterbuurman doet? Wij dingen daar dus op af. De positie van het kabinet is: "ja" tegen de groei van de luchtvaart, uiteraard met een aantal randvoorwaarden. Dat wordt opgesplitst in de korte, de middellange en de lange termijn. Ik wil daarover kort een aantal opmerkingen maken. Wat de korte termijn betreft vraag ik de bewindslieden te reageren op de consequentie van het besluit dat zij ons in de brief van 6 maart hebben verwoord, namelijk dat vijf keer 20.000 extra vliegbewegingen tot 2003 mogelijk zijn. Een van de consequenties daarvan is bijvoorbeeld dat de suggestie van de commissie-In 't Veld om de diverse partijen in de luchtvaartsector – de bedrijven zelf, Schiphol, de milieubeweging – via een soort samenwerkingsplatform of -overeenkomst die patstelling te laten doorbreken, onmogelijk is gebleken. De milieubeweging heeft vanmorgen in de Volkskrant gezegd: op deze basis valt wat ons betreft niet meer te overleggen in zo'n platform. Ik begrijp dat heel goed. Het is wel zonde, vooral gelet op de toch ook positieve signalen in het

kader van TNLI. Dat alles is daarmee weggegooid. Collega Van Gijzel zou zich dit moeten aantrekken. Hij heeft zich immers in Vrij Nederland van 28 februari jl. een beetje als de geestelijke vader van dit besluit naar voren geschoven.

Voorzitter! Op de middellange termijn ontstaat er natuurlijk sowieso een probleem. Als iets van de NLR-studie waar is, is de groei op het moment dat de vijfde baan in gebruik kan worden genomen eigenlijk ook direct tot een einde gekomen. Dan ligt er sowieso nog geen nieuwe capaciteit, als je dat onverhoopt al zou willen. Hoe kijkt de regering tegen het middellange-termijnvraagstuk aan? De stelling van iedereen is: er mag geen bordje "vol" op Schiphol. Wij schuiven het probleem nu voortdurend voor ons uit. En ik weet wel ten koste waarvan. Misschien kunnen de bewindslieden hierop iets uitgebreider ingaan?

Voorzitter! Een van de minder grote problemen van mijn stellingname, ook in relatie tot de tijd die ik heb, is dat ik niet al die locaties hoef af te lopen, omdat ik niet zo voor die nieuwe capaciteit ben. Dat maakt het allemaal net iets overzichtelijker. Als een meerderheid van de politiek dat echter wel wil, wat ik niet uitsluit, dan ben ik natuurlijk aan alle kanten geïnteresseerd in allerlei onderzoek dat vervolgens op tafel zal moeten komen om afwegingen te kunnen maken. Ook ik zal mij dan bemoeien met datgene wat op dat moment het minst slecht is.

Ik wil nog ingaan op het voornemen van het kabinet, afgelopen vrijdagavond ook uitgesproken door de minister-president, dat enig zicht op de vraag waar het met de groei van de luchthaven naartoe moet, over de verkiezingen heen wordt getild. Ik vind dat werkelijk onbegrijpelijk. Wat mij betreft is het onbestaanbaar dat je in de integrale beleidsvisie die wij vandaag bespreken, ja zegt tegen de groei van de luchtvaart zonder dat je na de nodige studie, contra-expertise, expertise op contra-expertise, enzovoort, voor 6 mei een indicatie geeft waar dat moet plaatsvinden. Het is natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat het niet op of rondom Schiphol moet, maar dat je nog niet weet waar het wel moet. Dan wordt de hete aardappel wel erg opzichtig doorgeschoven tot na de verkiezingen. Ik vind dat onbegrijpelijk. Op dat punt sluit ik mij aan bij de

collega's die zeggen: schenk er voor 6 mei klare wijn over. Ik was dan ook blij dat collega Ter Veer zijn eerder ingenomen stelling nuanceerde dat het naar de kabinetsformatie kon worden verschoven. Dat is natuurlijk een pleidooi om dergelijke vraagstukken te verschuiven naar de beslotenheid. Dat kun je van echte democraten natuurlijk niet verwachten.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! De heer Rosenmöller vraagt helderheid voor de verkiezingen over de vraag waar er moet worden uitgebreid. Zijn eerste voorkeur is om dat niet te doen, maar als het wel zal gebeuren, dan doet hij mee aan de discussie. Waar zou in zijn visie van dit moment de eerste prioriteit liggen, als er toch moet worden uitgebreid, waar hij eigenlijk tegen is?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Te Veldhuis stelt nu natuurlijk een vraag waarvan hij waarschijnlijk zelfs in zijn stoutste dromen het antwoord niet had willen krijgen of misschien niet had zullen krijgen. Wij voeren hier eerst het debat over de vraag of het allemaal wel moet.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Daar gaan wij van uit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind zelf dat ik goede argumenten heb om een rem op de groei van de luchtvaart te blijven bepleiten, ook in de richting van de heer Te Veldhuis. Wij moeten dan ook eerst dat debat afronden. Nogmaals, ik heb de ecologische en economische argumenten en overwegingen gegeven. Natuurlijk heb ik gezegd dat ik op het moment dat onverhoopt zou blijken dat een meerderheid een andere weg opgaat, zal meedoen aan de discussie aan de hand van de rapporten, etc. Ik ben bijvoorbeeld helemaal niet gecharmeerd van het optillen van de luchthaven Schiphol met alle desinvesteringen van dien en het pompen van 50 à 60 mld. in een luchthaven in zee. Een dag aan het strand zal nooit meer hetzelfde zijn, zo hebben velen voor mij gezegd. Ik heb het zelf ook gezegd. Omdat ik niet alleen in de zomer van het strand houd, maar ook in de winter, de herfst en de lente, zou ik dat doodzonde vinden. Er zijn meer

overwegingen te geven. Ik ben het wel met de heer Te Veldhuis eens – misschien kan ik nog een bruggetje naar hem slaan – dat de financiële overwegingen toch niet helemaal achter de horizon kunnen worden geschoven.

De **voorzitter**: Interrupties zijn niet bedoeld om de spreektijd heel erg op te rekken. U bent bijna aan uw tijd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nu verdenkt u mij van een handigheid die ik zelf nog niet had bedacht.

De **voorzitter**: Ik ken u langer dan vandaag!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is in ieder geval een heel voorzichtige indicatie in de richting van collega Te Veldhuis. Wij zijn absoluut tegen een luchthaven in zee. Misschien wil hij het er op dit moment even mee doen.

Is bij het gebruiksplan en nadien bij de berekeningen van eenzelfde berekeningsmethode uitgegaan als bij voorgaande gebruiksplannen? Ik hoor verhalen dat de berekeningsmethode is aangepast, wat ik mij bijna niet kan voorstellen.

Ik wil hier toch een pleidooi houden voor een situatie waarin milieu niet eng wordt vertaald naar geluid, maar ook veel breder naar stank, veiligheid, luchtverontreiniging, etc. Ik vraag de minister om in haar eerste termijn een reactie te geven op datgene wat de president-directeur van de KLM gisteren heeft gemeld. Hij verzet zich tegen een overflowterminal, want dat vindt hij het allerslechtste wat zou kunnen. Hoe kijkt zij aan tegen het meningsverschil dat in de luchtvaartwereld bestaat tussen KLM en Schiphol?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De debatten die wij in de afgelopen jaren over de luchtvaart en met name over Schiphol hebben gevoerd, hadden een sterk ad-hockarakter. Het is tekenend dat wij over de belangrijke PKB Schiphol spraken voordat het kabinet een visie op de toekomst van de luchtvaart had gepresenteerd. Het is goed dat wij nu eindelijk vanuit een meer integrale benadering kunnen discussiëren.

De dialoog over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur heeft niet echt een verrassend

resultaat opgeleverd. Het kabinet is op basis van de dialoog tot de conclusie gekomen dat "ja" kan worden gezegd tegen groei van de luchtvaart. Het was wat ons betreft een nogal voorspelbare conclusie. Ver voordat de dialoog was begonnen, ging de politieke discussie al meer over de locatie van een tweede nationale luchthaven dan over nut en noodzaak van een verdere groei van de luchtvaart als zodanig. In die zin ervaar ik de nut-en-noodzaakdiscussie vooral als een discussie over de manier waarop ruimte aan de groei kan worden geboden.

Uitgangspunt van het kabinet is dat sprake moet zijn van een selectieve en beheerste groei. In het licht van de onstuimige groei cijfers van de afgelopen jaren lijken dit weinigzeggende woorden. Het is de vraag op welke wijze de begrippen "selectief" en "beheersbaar" worden geïnterpreteerd. Het kabinet beschouwt groei ten principale als een noodzakelijkheid. De selectiviteit moet volgens het kabinet worden gezocht in het inperken van de problemen en niet in het volume van het aantal vluchten. Wat ter beteugeling van de overlast wordt gedaan, wordt vooral gezocht in de sfeer van technische ingrepen, nieuwe vliegtuigen, vervoersmanagement, slotallocatie, enz. Ik ondersteun dergelijke ontwikkelingen uiteraard wel, maar gezien de dilemma's waar wij voor staan, moeten wij ook andere ingrepen niet uitsluiten.

De RPF-fractie is van mening dat onderscheid moet worden gemaakt naar de motieven van vlieggedrag. Zo zouden transatlantische vluchten in verband met zakelijke doeleinden prioriteit moeten krijgen boven vluchten met recreatieve bestemmingen. Het kan niet zo zijn dat wij de explosief toenemende vakantievluchten naar exotische oorden of naar bestemmingen op minder dan 1000 km als een soort noodlot accepteren. Juist hier is volgens ons grote winst te boeken. Dan hebben wij het echt over beheerste groei. Ook de regering zegt het primaat voor reizen tot 1000 km bij de HSL te leggen, maar het blijft onduidelijk in hoeverre zij hierin kan en wil sturen. Alleen de wens uitspreken en ondertussen een enkeltje Nice voor f 49 toelaten, moet wel tot de conclusie leiden dat vooralsnog sprake is van vrijblijvendheid op

Europees niveau. Ik erken dat de regering op dit moment weinig kan doen aan zo'n retourtje, maar het is een pregnante beeld.

De problemen die samenhangen met de groei lijken te worden verplaatst. Er verschuiven vluchten naar de regionale luchthavens, terwijl de kleine luchtvaart van de regionale luchthavens wordt verplaatst naar de kleine luchtvaartterreinen. Ook ten aanzien van de kleinere luchthavens wenst de regering geen volumebeleid te voeren, terwijl met name daar een nationaal volumebeleid bij uitstek mogelijk is. Ik kan mij voorstellen dat deze benadering door deelnemers aan de dialoog als een soort salamitactiek wordt ervaren. Voordat wij het weten, is sprake van meerdere kleine overloopluchthavens en satellietluchthavens.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Stellingwerf zegt dat via het beleid allerlei kleine luchthavens als overloopluchthaven van Schiphol gaan functioneren. Kan hij aangeven welke regionale luchthaven ook maar enige ruimte heeft om iets van de overloop van Schiphol op te vangen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Bij Eindhoven bestaat meer ruimte om allerlei vluchten uit te voeren...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over hoeveel vluchten hebben wij het dan? Over 25.000 vluchten, terwijl het bij Schiphol om 360.000 à 380.000 vliegbewegingen gaat. Er is toch geen enkel reëel perspectief dat de last van Schiphol ook maar iets verlicht kan worden door iets op Eindhoven te gaan doen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ondertussen dreigen voor de komende jaren alweer 100.000 extra vluchten te worden geaccepteerd. Wij proberen interpretaties te zoeken waardoor meer vluchten mogelijk worden. Ik zie dezelfde beweging op de regionale luchthavens plaatsvinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Van 25.000 naar 30.000 vluchten?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Of naar 40.000. Al die regionale luchthavens bij elkaar kunnen een substantiële groei genereren. Daarnaast is er de situatie op vliegveld Rotterdam. Ook daar wordt de kleine luchtvaart naar de kleine luchtvaartterreinen

verschoven, bijvoorbeeld naar Zeppe en Midden-Zeeland. Ik zie dus een verschuiving van de problemen, zij het niet in de omvang van de groei van het aantal vluchten op Schiphol. Daarnaast lopen wij, zoals gezegd, op tegen de internationale onmacht om daadwerkelijk een volumebeleid te voeren. Die onmacht leidt ertoe dat de regering de voortgaande groei wel lijkt te móeten accepteren. In de integrale beleidsvisie stelt de regering namelijk dat beperking van de groei alleen in Nederland naar alle waarschijnlijkheid de groei grotendeels naar het buitenland zal verplaatsen, zodat de mondiale milieuproblemen nauwelijks verminderen. Dat is op zich natuurlijk een waarheid als een koe, maar dan komt des te harder de vraag op ons af hoe hard wij eigenlijk trekken aan dat Europese internationale beleid om die beperkingen door te kunnen voeren.

Intussen staat de Schipholproblematiek keer op keer op onze agenda. De kabinetsvoornemens om in het nieuwe gebruiksplan de komende vijf jaar ruimte te bieden aan 100.000 extra vluchten, zouden, naar wij van sommige inschrijvers hebben begrepen, zijn gebaseerd op een gewijzigde berekeningsmethodiek. Is dat juist? Door uit te gaan van een eventueel gewijzigd rekenvoorschrift, zou ook het laatste NLR-rapport te optimistische cijfers suggereren. Ik wil graag op dat punt een reactie horen.

De RPF-fractie wacht af welke resultaten de aangekondigde onderzoekstrajecten zullen hebben wat de opgesomde alternatieven betreft. Als de herconfiguratie van het banenstelsel van Schiphol geen oplossing betekent voor de lange termijn, wordt gekeken naar de drie andere varianten. Het NLR-rapport – wanneer kunnen wij dat overigens definitief krijgen – lijkt aan te geven dat herconfiguratie geen soelaas biedt. Dat zou betekenen dat naar een andere locatie moet worden gekeken. Markermeer of Flevoland komt ons onwenselijk voor, gelet op de te verwachten overlast in Gaasterland, Flevoland, Noordwest-Veluwe en het Gooi, oftewel de omliggende gebieden. De ongetwijfeld zeer aanzienlijke milieuschade zal voor ons gevoel niet snel op kunnen wegen tegen eventuele voordelen van deze optie. Voorzitter! Het volksgezondheidsaspect blijft in het hele rapport en in

de discussie nogal onderbelicht. De RPF-fractie pleit voor meer structurele aandacht voor dat aspect, en wel in de vorm van een permanent epidemiologisch onderzoek. Wil de regering haar licht laten schijnen op wat er nu gebeurt, en wat wenselijk is?

De heer **Reitsma** (CDA): Dit ging wat kort door de bocht. Uw fractie heeft naar voren gebracht dat zij Markermeer of Flevoland mogelijk als onwenselijk ziet. Vindt uw fractie het wenselijk dat drie plekken nader in beeld worden gebracht, zonder dat wordt aangegeven dat het daar moet en zal gebeuren, omdat niemand dat kan? Of bent u tegen het überhaupt in studie brengen van een zoeklocatie?

De heer **Stellingwerf** (RPF): In het licht van onze interpretatie van beheerste groei – die is nogal kritisch en kijkt nogal af van uw opvatting – verzet ik mij niet op voorhand tegen een onderzoek naar een aantal locaties, ook onder het motto van de heer Rosenmöller dat wij volop mee willen discussiëren over die locaties.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De collega's aanhorend, lijkt dit debat een hoog verkiezingsgehalte te hebben. De ervaring leert dat wij daar als het gaat om de concrete besluitvorming niet zo heel erg veel mee opschieten. Terugkijkend naar de discussie die wij in 1995 voerden over de PKB, vraag ik mij af wat wij in de tussentijd eigenlijk zijn opgeschoten. Daarmee poets ik overigens de hele discussie over nut en noodzaak niet weg. Toen heb ik ook al bepleit dat wij destijds al een langetermijnvisie moesten hebben, naast de PKB die ons was voorgeschoteld. De problematiek is sindsdien alleen maar klemmender geworden. In de achterliggende jaren hebben wij wat de besluitvorming betreft geen helder beeld kunnen krijgen. Integendeel, er is sprake van een rommelige gang van zaken, met voortdurende discussies over gedogen, met inmiddels zelfs een noodwet. Kortom, een helder beeld over de toekomst van onze luchtvaart op kortere, middellange en lange termijn is er tot nu toe niet. Deze hele gang van zaken doet, zoals ik vaker heb gezegd, afbreuk aan het draagvlak voor een deugdelijke besluitvorming, ook voor de langere termijn. Daarmee worden wij iedere

keer geconfronteerd. Ik ben bang dat de geloofwaardigheid van de overheid juist op dit terrein de nodige deuken heeft opgelopen door de wijze waarop wij de afgelopen jaren hebben gediscussieerd. De regering legt ons een keuze voor over het accommoderen van de groei van de luchtvaart, maar niet over de plaats waar. Wat dat betreft zijn wij dus inderdaad niet veel opgeschoten. Over die keuze moet ik zeggen dat onze fractie niet tot elke prijs wil opteren voor een accommoderen van de groei van de luchtvaart. Wij hebben en houden onze twijfels op een aantal terreinen. Ik heb dat ook al gezegd toen wij het hadden over de mainportdoelstelling met betrekking tot de tweede Maasvlakte bij Rotterdam. Hier zou een soortgelijke vraag kunnen worden gesteld.

Natuurlijk zien ook wij de ontwikkelingen in de verdere groei van de luchtvaart. Daar kunnen wij ons niet aan onttrekken. Wij spreken over een beheerste groei – dat blijkt ook in dit debat – maar hoe vullen wij die concreet in? Hoe beheersen wij dat? Wat beheersen wij? Welke instrumenten willen wij daarbij inzetten? Ik vind het teleurstellend, als wij de keuze voor een verdere groei nu al moeten maken, dat juist daarover zoveel onhelderheid bestaat. Daarnaast heb ik vragen over het gezondheidsaspect. Wordt dat helder genoeg in beeld gebracht? Ook de veiligheid moet een randvoorwaarde zijn. Ik heb dus nogal wat twijfels bij het concept van de beheerste groei. Ik wil daar in dit debat graag meer helderheid over.

Daarnaast heb ik een aantal andere vragen. Ik denk aan de discussie over de financiën. Er is even over gesproken in de zin van privaat en publiek. Ook daarover moet meer helderheid komen. Ik hoor ook van de zijde van de VVD al pleidooien voor een privaatrechtelijk beheer van onze luchtvaartinfrastructuur in de toekomst. Ik vind dat nogal een stap, maar daar komen wij op een ander moment nog over te spreken. Ik begrijp dat er nog geen helderheid te geven is over de keuze van de locaties bij eventueel verdere groei, maar die helderheid moet er wel zo snel mogelijk komen. Mijn fractie is van mening dat wij niet in de eerste plaats voor overlooplocaties moeten kiezen. Wij zijn beducht voor de overloop naar regionale luchtvaartterreinen. Een keuze voor een

satelliet zou op zichzelf logischer zijn. Dan moet je al vrij snel denken aan een locatie in zee – dat zeiden wij in 1995 al – met alle vragen daaromtrent. Die moeten snel worden uitgezocht. Mijn fractie vindt, kijkend naar de langere termijn, de keuze voor een satelliet met eventueel de mogelijkheid om op nog langere termijn tot één volledige locatie in zee te komen, een serieuze optie. Ik ben niet tegen verder onderzoek als het om het Markermeer gaat, maar de veiligheidsproblemen wegen ook nogal zwaar, naast de natuur- en milieuproblemen. Die veiligheidsproblemen gelden overigens toch ook voor een zeelocatie? De vogelproblematiek doet zich ook daar voor, naast de problematiek van de kustlijn. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat wat de consequenties op dat punt zijn van een zeelocatie, naast bijvoorbeeld een tweede Maasvlakte. Daar is de minister ook nogal voor. Dat heeft echter aanmerkelijke gevolgen voor onze totale kustlijn en de zeevaartse verdediging. Worden die zaken meteen meegenomen? Ik ben ook benieuwd hoe wij de kwestie van het flankerend beleid gaan invullen. Wordt er overwogen om in de toekomst inbreuk te maken op de claims van Defensie op onze totale ruimte voor de luchtvaart? Dat zou meer groei voor de civiele luchtvaart betekenen. Hoe ligt dat? Wordt daarover overleg met Defensie gepleegd? Ik hoor daar graag iets nader van. Ik rond af met een klemmende oproep tot een heldere besluitvorming op korte termijn als het gaat om de luchtvaartvisie op langere termijn. De feiten dwingen ons anders steeds meer in de richting van onomkeerbare keuzen, waar wij later misschien spijt van hebben.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Wij zijn vandaag bezig met een poging tot een integrale beoordeling van de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Dat is geen eenvoudige zaak, want de materie als zodanig is al moeilijk. Er zijn heel veel onzekerheden. Wij spreken ook over een vrij lange termijn. Daar komt nog eens bij dat de discussie over de langere termijn weer wordt gecompliceerd door de problemen op korte termijn. Over het laatste heb ik een voorafgaande vraag. Hoe komt het dat wij, zo kort nadat wij de PKB-discussie

hebben gehad, zijn geconfronteerd met heel andere inzichten als het gaat om de groei van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden om daar wellicht aan tegemoet te komen? In de brief van 6 maart jl. staat een aardige opmerking over een aanpassing van de vorm van de geluidszone, waardoor de contour per saldo kleiner wordt. Als je dat leest, dan vraag je je af waarom dat niet eerder is ontdekt, want wij zijn daar een paar jaar geleden heel grondig mee bezig geweest. Nu zou het allemaal ineens anders liggen. Misschien heeft de minister daar een verklaring voor.

Voorzitter! In dit soort discussies moeten wij altijd weer bereid zijn om ook de kernvraag aan de orde te stellen. Deze stond natuurlijk centraal bij de PKB-discussie, maar moet weer aan de orde komen nu er nieuwe ontwikkelingen zijn. Welke beleidsruimte heeft de overheid nu feitelijk als het gaat om de bepaling van de toekomst van de luchtvaart in Nederland en in het bijzonder van de luchthaven Schiphol? Er zijn uiteraard belangrijke economische "krachten" in het geding en er is een heel duidelijke internationale verwevenheid. Spreken wij hier nog over een zaak waarin wij min of meer autonoom "ja" of "neen" kunnen zeggen, en hoe "min" is dat dan, want ik vrees dat het niet "meer" zal zijn? Deze discussie is erg bepalend voor de betekenis van een begrip als "beheerste groei".

De minister zal van mij geen pleidooi horen om Nederland op slot te doen, maar wel moet de vraag gesteld worden wat de gevolgen zouden zijn als wij geen ruimte boden aan de groei. In de stukken van de regering wordt hierover, ik meen op bladzijde 10, opgemerkt dat het niet op zijn plaats is om economische doemscenario's te schetsen. Daarmee wordt dit punt even afgedaan. Ik vind het niet correct om zo over deze zaak te spreken, al gaat het erom dat zo realistisch mogelijk onder ogen moet worden gezien wat de consequenties van de ene of van de andere besluitvorming zullen zijn. Er moeten afwegingen worden gemaakt. Ook als wordt besloten tot het verder mogelijk maken van de groei van de luchtvaart, moet bekend zijn wat het alternatief is als die groei niet mogelijk wordt gemaakt. Er wordt een afweegkader geboden. Daar worden wel heel belangrijke zaken mee afgewogen, maar

eigenlijk is het niet meer dan een opsomming van elementen die bij de afweging een rol moeten spelen, terwijl op de bewuste bladzijde 10 wordt gezegd dat dit voorwaarden zijn bij het bieden van ruimte aan verdere groei. Het woord "voorwaarden" heeft in mijn opvatting een vrij harde betekenis, maar als ik lees wat hier staat, zal die hardheid veel minder zijn dan wel wordt gesuggereerd. Uiteraard is een relevante afweging wat beperking van de groei van Schiphol betekent voor de eventuele beperking van de totaliteit van de luchtvaart. Het lijkt mij geen verantwoorde oplossing om alleen te verplaatsen naar het buitenland. Hoe is de wisselwerking tussen Schiphol enerzijds en de buitenlandse luchthavens anderzijds? In hoeverre is die beïnvloedbaar?

De keuze tussen uitbreiding van Schiphol en/of uitbreiding elders wordt beïnvloed door factoren als milieu en economie, maar met name ook door ruimtelijke afwegingen. Daar is onderzoek voor nodig, maar de resultaten van elk onderzoek moeten naar mijn mening met de nodige reserves worden beoordeeld. De verschillen tussen het rapport van het CPB en het NLR zijn groot. Dat zij er zijn, is niet zo vreemd, maar zij zijn wel heel erg groot. Naar mijn mening moet elke contra-expertise die daar op los wordt gelaten weer met de nodige reserves worden beoordeeld.

Uiteindelijk blijft een politieke weging van voor- en nadelen over; deze weging zal door de regering en uiteindelijk ook door ons moeten worden gemaakt. Daarbij spelen de ruimtelijke aspecten wel degelijk een belangrijke rol, want concentratie op en rond Schiphol zal ooit eens op grenzen stuiten, niet alleen uit een oogpunt van milieu, maar ook uit een oogpunt van infrastructuur. Zo was de aan- en afvoer ook bij de PKB-discussie een heel belangrijke afweging. Als wordt gekozen voor een nieuwe locatie, is wat mij betreft ook de vraag belangrijk welke ontwikkelingsimpuls daar al dan niet van uitgaat. Tegen die achtergrond heb ik een zekere – ik zeg met nadruk "zekere" – voorkeur voor Flevoland, vanwege de impuls die daarvan voor het noorden en oosten van het land zou kunnen uitgaan. Dit staat tegenover het nog meer concentreren op een gebied dat zo overbelast is.

Voorzitter! De onderzoeken naar de mogelijkheden van Schiphol, evenals naar de zoeklocaties elders, moeten in onderlinge samenhang plaatsvinden. Uit de stukken van de minister heb ik begrepen dat de zoeklocaties niet eerder tot resultaten kunnen leiden dan in september van dit jaar. Daaruit leid ik dus af dat het, alleen al om die reden, niet mogelijk zal zijn om tijdens de kabinetsformatie in een regeerakkoord hierover afspraken te maken.

Vooruitlopend daarop maak ik een politieke inschatting. Als Schiphol al ruimte biedt, is mijn inschatting dat dit voor beperkte tijd zal zijn. En als wij moeten denken aan een nieuwe locatie, ben ik geneigd om in eerste instantie aan Flevoland te denken, maar alles onder voorbehoud van een verantwoorde oplossing en met de bereidheid om eventueel "neen" te zeggen tegen welke oplossing dan ook.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik zei het al bij interruptie: het debat over Schiphol gaat steeds meer op het Drosteplaatje lijken: een debat, en dan weer een debat over een debat, en vervolgens weer een debat daarover, enzovoorts. Er is een onderzoek, en een onderzoek naar een onderzoek, en dan weer een onderzoek naar dat onderzoek, enzovoorts. En intussen zit Schiphol er gewoon chocola van te maken! De antwoorden op de vraag naar het nut en de noodzaak van een verdere groei van de luchtvaart is behoorlijk moeilijk. Dat is zeker ook voor het kabinet het geval. Voor de SP-fractie was het allang duidelijk: groei en verbetering van milieufactoren is proberen water te laten branden. Toch zegt het kabinet in de integrale beleidsvisie: Schiphol kan groeien, maar dan onder voorwaarden. Vervolgens worden er bij deze redenering, die toch al vrij simpel is, simpele argumenten gegeven. "Positieve effecten moeten zoveel mogelijk worden benut." Dank je de koekoek! Daarna staat er "de negatieve effecten moeten tot een minimum beperkt worden". Logisch! Vervolgens wordt gezegd "mits er een balans is tussen milieu en economie en mits het beslag op de beschikbare ruimte binnen aanvaardbare grenzen blijft". In een of twee zinnen zijn niet meer open deuren in te trappen! Dat gebeurt allemaal om onder de Kameruitspraak inzake de 44 miljoen

passagiers uit te kunnen komen. Het "ja onder voorwaarden" is naar mijn mening puur uitgevonden om het gesteggel tussen de twee ministers in het kabinet te laten voortkabbelen tot na de verkiezingen. Zij willen geen gesteggel voor de verkiezingen. Met het voorstel om vijf jaar lang 20.000 vluchten per jaar meer toe te staan, is het kabinet overigens al door de mangel van de luchtvaartlobby gegaan.

Voorzitter! Natuurlijk is het vliegtuig nuttig. Het is nuttig om grote afstanden af te leggen. Maar noodzakelijk is het niet. Er zijn legio andere manieren om ergens te komen.

Minister Jorritsma-Lebbink:
Mensen moeten zeker gaan roeien!

De heer **Poppe** (SP): Op dat roeien kom ik nog wel terug. Daarnaast zien wij dat door andere ontwikkelingen, zoals de elektronische snelweg en de satellieten, veel zakelijke vluchten niet meer noodzakelijk zijn. Behalve dan natuurlijk als je het van de belasting kunt aftrekken! Ik wijs erop dat 69% van alle starts en landingen vliegverkeer binnen de Europese Unie betreft. Dan hoeft je dus niet te roeien! En 82% betreft vliegverkeer binnen Europa. Dan hoeft je dus ook helemaal niet te roeien! De KLM neemt 90% van het aantal passagiers voor haar rekening. Daarvan is 38% overstapper. De groei zit 'm zelfs vooral in die overstappers. De vlieger dat de Nederlandse zovakantievliegers in de problemen komen als Schiphol niet mag groeien, gaat dus niet op. Ik zeg dat met name tegen de heer Te Veldhuis. In de brief van 4 februari geeft de ANWB aan geen redenen te zien om zich uit te spreken over nut en noodzaak van verdere groei, omdat de huidige grens van 44 miljoen passagiers ruim voldoende is voor de thuismarkt. Men kan dus blijven vliegen. Maar dan moet de ruimte natuurlijk niet volgevlagen worden door die "hub-spokers"!

Voorzitter! Het kabinet geeft in de integrale beleidsvisie luchtvaart aan dat onderzoek noodzakelijk is. Afgelopen zaterdag kregen wij de rapportage over het berekenen van externe veiligheid en geluidsbelasting. Wij moeten dat dus in een weekendje maar even doorgronden. Waar honderden ambtenaren maanden aan hebben gewerkt, moet een Kamerlid dat in een weekendje

doen. Maar gelukkig: ik kon een eind komen met dat ene A4'tje waar de toelichting op stond. Berekeningen laten op basis van de meest gunstige aanname met een 5P-banenstelsel zien dat de groeimogelijkheden nauwelijks toenemen. Wat de milieunormen van 10.000 woningen betreft, is met geen enkel banenstelsel bij verdere groei de norm te halen. Wat stank, hinder, roet en zwarte rook betreft, is ook geen standstill te halen. Het aantal te slopen woningen zou bij groei fors hoger moeten zijn dan op grond van de PKB is gesteld. Met verdere groei zal de externe onveiligheid weer toenemen. Het kabinet schrijft: er zijn dus geen indicaties om te beginnen aan een startnotitie om de PKB Schiphol en omgeving te herzien. Dat snap ik!

Het kabinet zegt in de integrale beleidsvisie dat herconfiguratie in feite nog mogelijkheden biedt. Dat blijkt dus niet zo te zijn. De beheerste groei is dus niet veel anders dan een onbeheerste uitspraak. Schiphol zit vol! In de perspectievennota worden nog wel maatregelen genoemd om de vraag te beïnvloeden. Een van die maatregelen is het stoppen van de subsidiëring van de luchtvaart door alle externe kosten, zoals kerosineaccijns en BTW, in de prijskaartjes te laten doorberekenen. Dat zou wel eens een gunstige uitwerking op de hub-spokesystemen kunnen hebben. Is het nu een losse flodder of gaan wij het echt doen?

In de perspectievennota wordt nader onderzoek gemeld naar de betekenis van luchtvaart als bedrijventerrein bij het aantrekken van bedrijvigheid. Willen de bewindslieden bij het onderzoek gelijk ook de negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat in de omgeving van de luchthaven – ondertussen van Alkmaar tot Leiden – op niet-luchtvaartgebonden terreinen laten onderzoeken? Schiphol draagt 2% bij aan het bruto nationaal product. Als wij kijken naar het aantal hectaren dat daarvoor nodig is, dan zou het per hectare wel eens heel erg schadelijk kunnen zijn. Moeten wij zo'n groot stuk land daarvoor opofferen?

Het lijkt erop dat het kabinet de feitelijke keuze voor de toekomst van de luchtvaart over de verkiezingen heen wil tillen. Straks wordt op een mooie lentedag met een borrel en een sigaar iets besloten. Er komt dan een regeerakkoord. Vinden beide ministers het acceptabel als het

TNLI-besluit straks niet door de Kamer behandeld kan worden maar in een regeerakkoord wordt vastgelegd?

De vergadering wordt van 13.48 uur tot 14.45 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Wij praten vandaag over de toekomst van de luchtvaart in Nederland op de wat langere termijn. Daarover gaat ook de integrale beleidsvisie. Over de echt korte-termijnzaken hebben wij een separaat overlegcircuit, om het zo maar te noemen. Het kabinet heeft in november vorig jaar de IBV vastgesteld. De voorbereiding van de nota vond plaats aan de hand van een dialoog met belanghebbenden. Ik constateer met enig genoegen dat door een groot aantal geachte afgevaardigden de IBV wordt beschouwd als een goed stuk. Dit betekent dat zij van mening zijn dat het TNLI-proces een goed proces is geweest. Wij vinden dit ook. Het is een waardevol proces geweest, waarin door velen – belanghebbenden en belangstellenden – heel intensief is gediscussieerd over de toekomst van de luchtvaart. Tegelijkertijd is in die tijd veel aanvullend onderzoek verricht. Ik constateer tot mijn genoegen dat een groot aantal fracties de hoofdlijnen van de IBV ondersteunen. In dat proces is één ding duidelijk geworden, namelijk dat er nog erg veel onzekerheden zijn. Dit houdt in dat wij een flexibel en adaptief aanpasbaar beleid nodig hebben, een beleid dat is aan te passen aan veranderende omstandigheden. Dit betekent dat wij vervolgbesluiten heel goed moeten voorbereiden om op het juiste moment de juiste beslissing te kunnen nemen. Ik wil in het kort de hoofdlijnen van de IBV herhalen. Wij hebben gezegd dat wij onder voorwaarden ja zeggen tegen verdere groei. Het nut en de noodzaak van de groei zijn onderkend. De voorwaarde is een balans tussen milieu en economie. Verder zeggen wij dat er een beheerste groei door selectiviteit moet zijn. Ik ga straks in op de vragen die daarover zijn gesteld. Wij moeten niet alles accommoderen: wat de meeste baten oplevert wel en wat de meeste overlast oplevert niet.

Wij hebben geconstateerd dat wij moeten pogen Schiphol optimaal te benutten. Schiphol vormt in onze ogen altijd een onderdeel van de oplossing. De reden is dat wij de investeringen die al gedaan zijn goed moeten benutten. Bovendien is het de enige ruimte die op korte termijn beschikbaar is. Er zijn vier oplossingsrichtingen voor de lange termijn aangegeven: Schiphol, de overloop in Flevoland, de overloop in de Maasvlakte en een satelliet in de Noordzee. Wij stellen voor geen onomkeerbare beslissingen te nemen in verband met de onzekerheden waarover ik sprak. Wij moeten dus heel goed monitoren hoe het met de ontwikkelingen gaat. Wij hebben een gefaseerde besluitvorming voorgesteld met een tussenstap in maart – het is inmiddels maart en de tussenstap is bekend – en een brede afweging tussen vier opties in september 1998. Wij hadden gehoopt dat het onderzoek naar de herconfiguratie nu al voldoende duidelijkheid zou hebben gegeven. Dat is niet gebeurd. Wij hebben afgelopen vrijdag in een brief aan de Kamer gesteld dat wij nog niet zover zijn dat het kabinet een startnotitie voor herconfiguratie kan uitbrengen. In de komende maanden zullen wij verder onderzoek verrichten. Gelukkig hebben wij niet op één paard gewed, maar zijn wij onmiddellijk begonnen met alle onderzoeken die nodig zijn om uiteindelijk een voldragen besluit te kunnen nemen. Dit betekent dat de komende maanden alle opties verder onderzocht worden. Bij dit onderzoek zullen veel partijen betrokken zijn. Ik denk aan de luchtvaartmaatschappijen, AAS en andere belanghebbenden, al was het maar omdat AAS naar aanleiding van het rapport dat het NLR heeft uitgebracht, heeft aangegeven andere opvattingen te hebben en misschien ook andere mogelijkheden te zien. Natuurlijk zal er bij de kabinetsformatie bekeken worden waar wij staan. Ik zou dat tenminste doen als ik erbij betrokken was. Ik neem aan dat anderen die er betrokken bij raken dit ook doen. Daarna zullen vervolgstappen moeten worden gemaakt. Het lijkt mij overigens niet zo eenvoudig om in een regeerakkoord heel vaste besluiten op te nemen voordat alle onderzoeken zijn afgerond, tenzij in de tussentijd veel

meer bekend is geworden. Maar dan weet iedereen dat en dus de Kamer ook. Trouwens, volgens mij worden regeerakkoorden door Kamerfracties gemaakt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Er zijn nogal wat tegenstellingen te bespeuren tussen het rapport van het Centraal planbureau over de mogelijkheden voor groei op Schiphol en het recent openbaar gemaakte rapport van het NLR, waarin veel minder mogelijkheden worden aangegeven. Ik maak uit de woorden van de minister op dat deze discrepantie niet vóór de verkiezingen van een nadere notitie wordt voorzien, zodat het kabinet daarvoor ook niet duidelijk zal maken of de gewenste groei op Schiphol zal plaatsvinden of dat er uitgeweken zal moeten worden naar een andere locatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hadden gehoopt dat de zaak nu duidelijk zou zijn, maar dat is niet zo. Het kabinet is niet weggelopen voor zijn verantwoordelijkheid, want wij hadden afgesproken dat wij zouden bekijken of wij nog in maart duidelijkheid zouden kunnen verschaffen, dus ruim voor de verkiezingen. Op basis van de huidige gegevens kunnen wij echter geen definitief besluit nemen, vooral nu er weer andere gegevens op ons afkomen. Dit betekent mijns inziens dat de huidige berekeningen nog onvoldoende stabiel zijn en dat ze onvoldoende duidelijkheid verschaffen voor het nemen van beslissingen. Ik hoop eerlijk gezegd dat de zaak zo snel mogelijk wél duidelijk wordt; wij zijn niet uit op een vertragingsexercitie. Nee, wij zullen er zelf en in de TNLI-groep hard voor werken om zo snel mogelijk een helder beeld te verkrijgen van wat er nu precies wel en niet kan. In november meenden wij in maart voldoende duidelijkheid te kunnen verschaffen, maar dat bleek niet mogelijk. Wij gaan nu geen besluit forceren als wij weten dat het een onvoldragen besluit zal zijn. Een besluit zal gebaseerd moeten zijn op cijfers die enige zekerheid geven. Overigens zijn dit soort besluiten natuurlijk voor een deel politiek; als je de keuze maakt om selectief in een bepaalde richting te gaan, dan is dat een politiek besluit, want daar moet je bepaalde maatregelen voor nemen. Uiteindelijk zal de politiek dit

moeten bepalen, maar de huidige gegevens zijn niet duidelijk genoeg voor een verantwoorde beslissing. Ik zou willen dat kon wat de heren Reitsma en Rosenmöller zeggen, maar ik durf dat niet te garanderen. Er wordt zo hard mogelijk aan gewerkt en zodra de zaak duidelijk is, zullen wij de Kamer inlichten. Wij zullen geen gegevens achterhouden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dan is de conclusie dat het kabinet onder een aantal voorwaarden "ja" zegt tegen de groei van de luchtvaart, dat men die in politieke zin het liefst op Schiphol zou laten plaatsvinden, maar dat er nu nog onvoldoende materiaal is om er feitelijk een start mee te maken. Mijn vraag is dan ook welke stappen het kabinet zal zetten om dat materiaal wel te kunnen verkrijgen. En op welke termijn denkt de minister daarover uitsluitel te kunnen geven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vanmorgen bleek dat sommigen dachten dat de RLD dit zou gaan onderzoeken. Ik vermoed dat men in een krantenbericht de RLD en het NLR met elkaar verward heeft. De zaak gaat nu terug naar de TNLI-groep, een samenwerkingsverband van drie ministeries. Daarin moeten wij proberen zo snel mogelijk goed onderbouwd cijfermateriaal te leveren op basis waarvan dit kabinet of het volgende besluiten kan afronden. Natuurlijk, er staat in de integrale beleidsvisie dat Schiphol daarvan onderdeel uitmaakt, maar dat groei op Schiphol alleen kan als er aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het gaat mij om de tussenstap, want de minister heeft al gezegd dat er voor de zoeklocaties überhaupt niet eerder dan in september een rapportage gemaakt kan worden. Op basis daarvan rijst bij mij dan nog de vraag welke activiteiten de minister in de komende weken precies zal ondernemen om te onderbouwen of herconfiguratie van Schiphol een optie is. En ik dring er toch op aan de Kamer nog vóór de verkiezingen op z'n minst te laten weten welke kant het kabinet op wil, al was het maar in een tussenrapportage.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind alles prachtig, voorzitter. Ik ben best

bereid om elke bladzijde met gegevens of een verslag van elk gesprek aan de Kamer toe te sturen, maar zij heeft daar zo weinig aan. Noch de Kamer, noch het kabinet kan op dit moment een zeker standpunt innemen. Er is dus een verschil tussen wat wij willen en wat wij kunnen. Ik kan niet garanderen dat de zaak eind april – dat is al over vijf, zes weken – plotseling wel helemaal helder zal zijn. Ik hoop dat het wel zo is, en als het zo is, hoort de Kamer het meteen. Het is alleen niet zo gemakkelijk te zeggen, omdat het niet alleen afhankelijk is van ambtenaren van de ministeries, maar ook van computerberekeningen en gesprekken met partijen. Optimalisering kost tijd.

De heer **Reitsma** (CDA): Als het niet kan, houdt het op. Ik vind echter wel dat wij er met het oog op de verkiezingen recht op hebben, al was het maar in procedurele zin, om te horen wat begin mei of eind april de stand van zaken is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik bij de kabinetsformatie betrokken zou zijn, zou ik ook graag de stand van zaken bij de andere locaties willen weten, met een indicatie welke kant het opgaat. Het lijkt mij toch dat je zo'n beslissing niet los daarvan kunt zien. Het lijkt mij toch verstandig om daar goed naar te kijken. Het is overigens niet zo, zoals door sommigen wordt gesuggereerd, dat het NLR aangeeft dat er niets meer kan op Schiphol. Dat is niet aan de orde. Zelfs de 44 miljoen is niet aan de orde. Er staat niet dat het niet meer dan 44 miljoen kan zijn. Het NLR-onderzoek geeft aan dat onder een bepaald aantal aannames 60 miljoen passagiers niet kan binnen de huidige milieugrenzen. De vraag is of de aannames nog te beïnvloeden zijn. De vraag is wat er dan nog wel kan. Daar moet je verder naar kijken.

De heer **Poppe** (SP): Stel dat er één of twee weken na de verkiezingen meer duidelijkheid komt. De minister zegt dat dan bij de kabinetsformatie daarnaar gekeken zal worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan krijgt de Kamer dat toegestuurd.

De heer **Poppe** (SP): Van de demissionaire bewindsvrouw? Ter behandeling?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is aan de Kamer om dat te beoordelen. Daar ga ik niet over.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt. Zij was overigens nog bezig met haar algemene inleiding. Er komen dus nog op onderdelen verbijzonderingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Iedereen zal het toch met ons eens zijn dat, ook al zijn er verkiezingen op komst, er toch geregeerd moet worden. Je kunt bovendien je planning niet aanpassen aan de verkiezingen. Je moet een planning maken die gebaseerd is op de dingen die je moet doen om tot een goed besluit te komen. Dat er toevallig verkiezingen tussen liggen, maakt het alleen maar gecompliceerder. Dat betekent niet dat je de planning moet verkorten om cijfers te hebben die niet duidelijk zijn of de planning moet verlengen, omdat je geen zin meer hebt in een besluit. Beide is niet aan de orde. Wij doen procedureel wat wij kunnen. U heeft vrijdag de resultaten gekregen. In het najaar komen dus de andere resultaten. Het probleem is en blijft van welke uitgangspunten je uitgaat voor je berekeningen voor de toekomst. Belangrijker nog zijn de beleidsmatige keuzes die horen bij de uitgangspunten. De uitgangspunten die het meest doorwerken in de milieuberekeningen, zijn het economische en het luchtvaartscenario, de vlootsamenstelling, de geluidsproductie per type vliegtuig, de vliegroutes, het baangebruik, de verdeling van het vliegverkeer overdag en 's nachts en de berekeningsmethoden. Kortom, keuzes van veel aannames zijn heel bepalend voor de uitkomsten. Dat blijkt ook uit de recente brief die AAS ons maar ook u heeft toegestuurd. Men komt met andere aannames en ook tot andere uitkomsten. Ook met Schiphol en de gebruikers moeten wij goed verder verkennen wat er op basis van gedragen aannames naar beste weten kan op Schiphol. Daar gaat het om.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als dit maar niet betekent dat AAS de berekeningen gaat doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, natuurlijk niet. Overigens blijkt AAS elke keer dat zij dit doet, er niet ver

naast te zitten. Zij heeft een redelijk goed computersysteem. Het is alleen minder diep dan dat van het NLR. Misschien mag ik een enkele opmerking maken over het interview van afgelopen zaterdag in de krant. Ik heb daarin toch niet heel veel anders gezegd dan wat in de IBV staat. Ik heb daar een persoonlijke noot bij gezet, maar ik heb het gevoel dat dat in deze tijd niet helemaal ongebruikelijk is, ook voor collega-bewindslieden. Ik heb gezegd dat mijns inziens het vliegveld in zee wel heel erg ver van me af ligt, ook als ik kijk naar de kosten daarvan, en dat ook de andere twee overlooplocaties behoorlijk wat voeten in aarde zullen hebben. Het zou mijn voorkeur hebben, als het kan, om dat op Schiphol te doen. Dat is in omgekeerde volgorde hetgeen in de IBV staat. Daarin zeggen wij dat het het mooiste zou zijn als het op Schiphol kan. Als daar niet voldoende ruimte zou zijn, moeten wij kijken naar de volgende opties. En dan komen in volgorde Flevoland, de Maasvlakte, de Noordzeeoptie, twee overlooplocaties en één satellietlocatie aan de orde. Het is dus niet zo heel veel anders. Misschien is het de toon die bij mij iets anders is. Ik lees ook wel eens in kranten dat collega's soms andere voorkeuren hebben voor andere beleidsdoelinden. Ik meen dat dit niet erg afwijkt van het kabinetsstandpunt terzake. De heer Ter Veer vroeg hoe het komt dat er in de IBV en in het rapport van TNLI helemaal geen verwijzing naar de politiek en de volksvertegenwoordiging staat. In de groep TNLI is het primaat van de politiek zo vanzelfsprekend, dat het niet noodzakelijk werd geacht naar de politiek te verwijzen. Dat is niet in het hoofd van de leden van die groep opgekomen. Verkenningen zoals deze zijn er echt voor bedoeld het de politiek en de volksvertegenwoordiging mogelijk te maken Nederland duurzaam te besturen. Ik ben er heel blij om dat er bij de Kamer een positief beeld over de dialoog bestaat, want ook ik vind dat deze goed verlopen is. De heer Rosenmöller vroeg wat ik vind van de dreiging van de milieubeweging om af te haken bij de dialoog over de toekomst van de luchtvaart. Gelet op het positieve verloop van de dialoog vind ik het jammer als de milieubeweging afhaakt bij de verdere discussie over de toekomst van de luchtvaart. In de

visie van het kabinet hebben de dialoogpartners, waaronder de milieubeweging, een heldere en constructieve bijdrage aan de gedachtevorming geleverd. Dit heeft een follow-up gekregen. Ik kom straks terug op de vraag van de heer Rosenmöller over de samenwerking tussen de milieubeweging, KLM en NS over de substitutie van vliegverkeer door treinverkeer. Ook bij een zeer gematigde groei zijn niet alleen de milieubeweging maar ook de luchtvaartmaatschappijen zeer nodig om ervoor te zorgen dat er echt wat van terecht komt. Bijvoorbeeld technisch-operationele verbeteringen moeten voor het flinkste deel door investeringen van luchtvaartmaatschappijen zelf bewerkstelligd worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als op sociaal-economisch terrein een van de partners afhaakt in het vaak tripartiete overleg van overheid, werkgevers en werknemers, die voortdurend met elkaar in debat zijn over sociaal-economische en financiële vraagstukken, zou Nederland te klein zijn. Dit zou een buitengewoon betreurenswaardige en vergaande stap zijn. De milieubeweging heeft haar aankondiging vanmorgen in de Volkskrant gedaan naar aanleiding van het kabinetsbesluit om gedurende vijf jaar jaarlijks 20.000 extra vliegbewegingen mogelijk te maken, waarbij ook in 1998 de vigerende aanwijzing wordt overtreden en er dus na 1997 wederom in materiële zin een gedoogsituatie is. De regering kan dit wel jammer vinden en zeggen dat de milieubeweging een constructieve rol in het TNLI-project gespeeld heeft, maar hiermee is zij er niet. Die partij is materieel afgehaakt. De vraag is of het kabinet het belangrijker vindt vijf keer 20.000 extra vliegbewegingen in de komende vijf jaar op Schiphol mogelijk te maken dan wel bijvoorbeeld de aanwijzing dit jaar overeind te houden en indachtig datgene wat in het rapport van de commissie-In 't Veld staat, zo'n samenwerkingsplatform een reële mogelijkheid te geven, te proberen de op een aantal terreinen bestaande patstelling gezamenlijk te doorbreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het kabinetsstandpunt terzake hebt u gekregen. Ik wijk hier niet vanaf. Ik ga er overigens van uit dat de

aankondiging van de milieubeweging niet betekent dat het gesprek nooit hervat kan worden. Eén groepering kan vanwege het hebben van een andere mening natuurlijk niet de andere ertoe dwingen iets niet te doen. Ik ga ervan uit dat de milieubeweging tenminste het gesprek met de heer Van der Vliet zal aangaan, die voor ons de mogelijkheden verkent van een aantal van de dingen die in het rapport van de commissie-In 't Veld zijn genoemd. Dan moeten wij maar eens zien waar wij met elkaar uitkomen. Ik begrijp de positie van de milieubeweging wel, maar, nogmaals, in dit soort zaken ligt het primaat bij de politiek.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk ligt het primaat bij de politiek. Niemand zal dit betwisten, ook ik niet, vanzelfsprekend niet. De vraag is wel waarin je maximaal wilt investeren. Wil je maximaal investeren in duidelijkheid voor de luchtvaartmaatschappijen, die met de zomerdienstregeling voor de boeg vinden dat er bijvoorbeeld 40.000 – terwijl door de politiek is geaccordeerd 20.000 – extra vliegbewegingen mogelijk zijn, of wil je, nadat je voor het eerst in de luchtvaartsector zo'n platform TNLI hebt opgetuigd – en het is echt niet allemaal verkeerd wat er in de maanden april, mei, juni 1997 heeft plaatsgevonden – daarin investeren om te bezien of je op de wat langere termijn misschien wat meer draagvlak voor een wat meer gematigde groei van de luchtvaart zou kunnen krijgen? Dat is wel de keuze waar het kabinet voor staat. Door die keuze voor het eerst te maken, heeft men afscheid genomen van een model dat een beetje in de steigers leek te kunnen staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als het zo dramatisch zou zijn, was het heel ernstig. Maar nu wij bezig zijn met het zoeken van een oplossing voor de korte termijn en wij overigens geen besluit nemen waar de luchtvaartsector erg blij mee is, kan ik mij niet voorstellen dat u staande kunt houden dat wij daarmee al het verworvene in het TNLI-proces ondersteboven gooien. Als dat de standpunten zijn, komen wij niet echt verder met elkaar. Dan zijn dit blijkbaar ook geen echte processen geweest. Ik ben het daar fundamenteel mee oneens. Ik hoop ook echt dat iedereen zijn

verantwoordelijkheidsgevoel een klein beetje wil bewaren. Als luchtvaartmaatschappijen dezelfde reactie zouden hebben, komen wij nooit een stap verder met elkaar. Wij zullen echt moeten proberen om in dat proces weer stappen met elkaar te zetten. En ik geloof zeker niet dat vanwege een besluit dat, ik zou bijna zeggen, afwijkt van ieders opinie, plotseling de hele wereld in elkaar stort. Het is immers niet de opvatting van de luchtvaartsector noch die van de milieubeweging; het zit ertussenin, want wij hebben geprobeerd een Salomonsoordeel te vellen. Laten wij nou toch proberen gewoon aan de slag te gaan!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben het daar niet mee eens, want ik geloof niet dat je hier met droge ogen kunt volhouden dat het besluit van vijf keer 20.000 vliegbewegingen in de periode tussen nu en 2003 een middenweg is. Ik geloof dat collega Van Gijssel een beetje gelijk had toen hij zei in Vrij Nederland dat Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen toch een beetje voor de Bühne geroepen hebben dat 40.000 bewegingen nodig zijn, terwijl ze in de binnenkamer al akkoord waren met 20.000 bewegingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het heel interessant, maar ik weet wat er in Brisbane is gebeurd. Daar was de marktvraag van de luchtvaartsector 420.000 en die hebben zij niet gekregen, zelfs heel veel minder dan dat. Dat is dus niks voor de Bühne! Dat is een kwestie van de marktvraag en ik constateer dat wij niet voldoen aan de marktvraag. Overigens is het ook raar dat als je zegt dat je toe wilt naar beheerste groei, je vervolgens de komende vijf jaar de boel helemaal op slot zet. Als je afspraken wilt maken over beheerste groei, is het vreemd als je nu zegt dat je helaas maar even ophoudt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zo raar was dat niet, want u vond dat eind vorig jaar. Maar u heeft zich laten overtuigen door de maatschappijen.

De **voorzitter**: Ik wil nu dit tweegesprek beëindigen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het staat met de

claims op de ruimte van Defensie. Er is inmiddels overleg met Defensie over de mogelijkheid van extra wachtruimte in de buurt van Den Helder. Die extra wachtruimte is gewenst om piekvormig aanbod tijdelijk te kunnen opvangen totdat geland kan worden op Schiphol. Daarover is overleg gaande en dat ziet er goed uit. Er is echter nog geen definitieve stand van zaken. Ik kom nu bij het verhaal over het verschuiven van vliegtuig naar HSL. De belangrijkste reden waarom wij de hogesnelheidslijnen in voorbereiding hebben en voor een deel, gelukkig, bijna in uitvoering, is dat het een uitermate belangrijk onderdeel is van de besluitvorming in de PKB Schiphol. Er moet echt worden ingezet op substitutie. Als er zo'n initiatief komt van KLM, Milieudefensie en NS om een verschuiving in die richting te ondersteunen, dan ben ik daar zeer voor. Ik heb begrepen dat dit uit de TNLI-dialoog is ontstaan. Ik vind het heel goed dat marktpartijen zelf, met Milieudefensie als initiatiefnemer, de mogelijkheden tot extra substitutie van vliegtuig naar hogesnelheidstrein verkennen. Ik heb begrepen dat de gesprekken nog in een verkennend stadium zijn. Wij laten het op dit moment aan partijen over om met resultaten naar buiten te komen. Er zitten, voorzover ik heb gezien, vertegenwoordigers van de partijen op de tribune. Misschien kunnen zij op enig moment een stand van zaken geven. De heer Stellingwerf was van mening dat hij het NLR-rapport nog niet had gekregen, maar dat heeft hij in het weekeinde gekregen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik neem aan dat dit niet het totale rapport is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja hoor, dat zijn alle berekeningen die zijn gemaakt. We kunnen op dit moment nog geen eindconclusies trekken. Hetzelfde geldt overigens ook voor de vraag van de heer Van Gijssel of 5P dan wel moet plaatsvinden als het zo weinig oplevert. Het is in de eerste plaats te vroeg om te concluderen dat het zo weinig oplevert en in de tweede plaats zijn de huidige herconfiguratieberekeningen gebaseerd op een vergelijking van tweebanenstelsels. De afgelopen weken is er bepaald nog niet gewerkt aan de optimalisatie van de aannames voor de berekeningen van een

5P-banenstelsel. Dat betekent overigens een nader onderzoek. Het 5P-banenstelsel heeft ook een andere achtergrond, want daar is ook altijd de vergelijking met het vierbanenstelsel aan de orde en wij weten hoe dat eruitziet.

5GG nemen we inderdaad niet mee, zoals wij al uitgebreid hebben gemotiveerd in de brief van 16 februari jl. Het belangrijkste argument is dat de procedures weer veel te lang duren en het het 5P-banenstelsel in de weg zit. Bovendien wordt het IJmondgebied dan weer zwaarder belast. De heer Reitsma heeft gevraagd of het isolatieprogramma al niet eerder helderheid moet geven over wat nu geïsoleerd of gesloopt moet worden. Het nu lopende isolatieprogramma zal zo snel mogelijk moeten worden gerealiseerd. In de beginfase is er wat vertraging opgelopen, die zo snel mogelijk moet worden ingehaald. Het is denkbaar dat herconfiguratie ertoe leidt dat een aantal woningen geïsoleerd moeten worden die nog niet in het lopende isolatieprogramma zijn opgenomen. Bij de verdere besluitvorming zal ook duidelijk moeten worden gemaakt om hoeveel en welke woningen het dan gaat. Met die woningen zal op dezelfde wijze worden omgegaan als met de woningen in het lopende isolatieprogramma. De opzet van het programma moet efficiënter en flexibeler zijn. Ik ben het daarmee eens. Wij hebben de uitvoering inmiddels overgedragen aan AAS en ik hoop dat het nu vlotter zal verlopen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank voor deze toezegging. Een andere achtergrond van deze vraag was dat een aantal burgers duidelijk heeft gemaakt dat hun voorkeur wel duidelijk was geweest als zij hadden kunnen kiezen tussen een zwaar programma van isoleren c.q. amoveren. Wil de minister in het vervolg dan ook een wat andere benadering kiezen of vindt zij de benadering als bij de vijfde baan de beste?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Blijkbaar spreken sommige mensen weer met andere burgers dan anderen, want uit het onderzoek van de Haarlemmermeer blijkt dat in het geheel niet het geval te zijn. Je komt misschien op enig moment voor die vraag te staan als je de kosten van

isolatie vergelijkt met die van amovering. Gezien de gemiddelde isolatiekosten per woning moet er toch wel heel wat gebeuren wil je in de buurt komen van de prijs die betaald moet worden voor het verwijderen van een dergelijke woning, maar je kunt op een gegeven moment wel voor die keuze komen te staan.

Voorzitter! Zowel de heer Reitsma als de heer Ter Veer heeft gevraagd hoe de onderzoeken van het CPB en het NLR zich tot elkaar verhouden. Het CPB heeft de volgende redenering gevolgd: als de groei op Schiphol verder moet, welke zijn de voorwaarden en welk beleid moet dan gevoerd worden? Dat leidt tot verregaande aannames met betrekking tot het stiller maken van de vloot en tot verregaande maatregelen ten aanzien van de selectiviteit en optimalisatie. Het NLR heeft zich gebaseerd op een door de KLM-groep en Schiphol aangereikte marktgeoriënteerde ontwikkelingsstrategie en ten opzichte van het CPB verschillen dan de aannames rond de vlootsamenstelling – realistischer en minder stil dan de CPB-vloot – en ook zijn aannames voor de haalbare selectiviteit en optimalisatie gedaan. Beide rapporten geven wel aan dat we snel tegen grenzen aanlopen als we niets doen. Met gericht beleid, selectiviteit, prijs en optimalisatie is wel veel mogelijk, zo wordt in beide rapporten aangegeven. Een logische vervolgstap is dus ook niet een soort contra-expertise, maar een poging om de aannames te optimaliseren, zodanig dat een en ander realistisch is en ook nog iets oplevert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil op een mogelijke oorzaak van het grote verschil wijzen. De herconfiguratie van het CPB – 3600 zwaargehinderde woningen minder – en de herconfiguratie van het NLR komen redelijk overeen. Het CPB heeft zich met name rijk gerekend met technische operationele maatregelen en wijzigingen van de vlootmix. Bovendien hanteert het CPB niet alle milieumaatregelen. Daarin moet de verklaring worden gezocht voor de uitspraak van het CPB: Schiphol kan wel naar 60 miljoen passagiers.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het CPB gaat uit van het optimale gebruik van TOM's en selectieve maatregelen. De vraag is dus: in hoeverre is het CPB realistisch? Zijn

de uitgangspunten van het NLR realistischer te maken? Daar gaat het om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat mij om het volgende. Wij praten over herconfiguratie. Ook van het CPB-rapport maakt de herconfiguratie een relatief klein deel uit. Het overgrote deel van de ruimtewinst zit in de technisch-operationele maatregelen. Daarvan gaat in de komende periode natuurlijk al een groot deel naar het effectueren van de 44 miljoen. En dus valt het weg na die 44 miljoen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je zult moeten kijken wat het oplevert. Vervolgens moet je een vergelijking maken tussen de 5P-baan en de 5P-baan met herconfiguratie. Je moet kijken of er sprake is van veel winst. Dat is de vraag die aan het einde van de rit beantwoord moet worden.

Voorzitter! De heren Van Gijzel en Rosenmöller hebben gevraagd naar de alternatieve economische investeringen. Wij hebben in de missiebrief en de voortgangsrapportage daarop die op 16 september jl. naar de Kamer is gezonden, een analyse gegeven van de ruimtelijke en economische problemen en ook de mogelijke oplossingsrichtingen. Daarbij is aangegeven dat een gedegen analyse gemaakt zal worden van de inspanningen die nodig zijn in termen van investeringen en niet-investeringsinstrumenten om tot een oplossing van de problemen te komen. Er wordt op dit moment aan die analyse gewerkt en zal ten tijde van de kabinetsformatie maar ook daarvoor al voor de Kamer beschikbaar zijn. In de voortgangsrapportage is al aangegeven dat het niet gaat om een eenzijdige oplossing, maar om samenhang en integraliteit. Die samenhang bestaat voor het kabinet onder andere uit het versterken van de mainports en het stimuleren van kennisintensieve activiteiten. Het een hangt ook samen met het ander. In dat licht moet dus ook het gestelde in de IBV worden gezien. Er zijn geen wondermiddelen als alternatief voor de luchtvaart. Het gaat om samenhangende investeringen. Het CPB heeft de macro-economische effecten in beeld gebracht die ontstaan als verdere groei van de luchtvaart boven de 44 miljoen niet haalbaar is. Daaruit blijkt dat er macro-

economisch forse schade ontstaat die zich met name in de Schiphol-regio zal manifesteren. Het kabinet wil ervoor zorgen dat die situatie zich niet voordoet. En lukt het niet om de mainportpositie met de daarbij horende economische positie te handhaven, om welke reden dan ook, dan ontstaat er een nieuwe situatie waarop wij ons dan zullen moeten beraden. Overigens, waar heb je het over bij alternatieve investeringen? Private alternatieve investeringen hebben wij niet in de hand. En het is heel moeilijk om een alternatief aan te geven voor publieke investeringen.

De heer Poppe heeft gevraagd naar het onderzoek naar de betekenis van de luchthaven als bedrijventerrein bij het aantrekken van bedrijvigheid. Van primair belang zijn natuurlijk de macro-economische effecten. Het gaat daarbij overigens niet om 30.000 tot 60.000 banen in de luchtvaart. Die aantallen zijn uiteindelijk de macro-economische effecten waarbij rekening is gehouden met verdringingseffecten en dergelijke. Een verlies van 1 tot 2% per jaar BNP in 2020 is overigens 15 tot 30 mld. per jaar. Je moet rekenen met het BNP van 2020. Dat bedrag kan na 2020 verder oplopen. Het is niet een bedrag dat je zomaar ergens anders terughaalet. Schiphol is overigens wel een belangrijke vestigingsplaatsfactor, zeker voor de Amsterdamse regio. De druk op de noordvleugel van de Randstad is groot. Daarvoor zijn enkele ontwikkelingen aan te wijzen. Voor sommige bedrijven is het wellicht reden om een andere locatie te kiezen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoe groot is het BNP in 2020?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is natuurlijk afhankelijk van de groei. Het kan 3% per jaar zijn. Pakt u de telmachine maar, mijnheer Van Gijzel!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zegt: het is een groot bedrag. Het is natuurlijk een heel groot bedrag. Maar ondertussen is het BNP ook fors gegroeid. Er moet dan ook niet in absolute bedragen worden gerekend, maar in percentages van het BNP.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het BNP is dan inmiddels ongeveer verdubbeld.

Wellicht zullen sommige bedrijven een andere locatie kiezen, maar dat is op zichzelf geen ramp. Sterker nog, wij vinden dat soms heel plezierig. Het is inherent aan economische ontwikkelingen en het is ook een gevolg van de uitstraling van Schiphol. Natuurlijk moeten de ruimtelijke problemen in de noordvleugel zoveel mogelijk opgelost worden. Dat zal in het vervolg aandacht moeten krijgen. Dat is ook een onderdeel van de onderzoeken. Overigens zijn de grondprijzen voor bedrijventerreinen in dat deel van ons land redelijk hoog. Dat heeft te maken met de markt daar.

De heer **Poppe** (SP): Niet alleen gebruikt Schiphol zelf een enorm grondoppervlak, maar er is ook de milieuomgeving van Schiphol, zeg maar van Alkmaar tot Leiden. De minister zegt: wij gaan wel onderzoek doen naar bedrijven die juist niet komen, omdat de leefomgeving voor hun personeel niet goed is. Die bedrijven kunnen geen mensen vinden en trekken daarom naar elders. Tot nu toe zijn daarover nooit cijfers gepubliceerd. Voorzover ik weet, is er nog nooit onderzoek gedaan naar deze negatieve effecten van niet-luchtvaartgebonden bedrijven. Het lijkt mij toch erg belangrijk om dat juist wel te doen, want het hosanna van die groei zou wel eens heel wat minder kunnen zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De economische omstandigheden in het gebied van Alkmaar tot Leiden zien er een stuk beter uit dan op de plekken waar geen geluidsoverlast is. Ik zou die relatie echter niet durven leggen. Laten wij die relatie niet precies leggen, want dan zou het wel eens andersom kunnen zijn.

De heer **Poppe** (SP): Dit is nattevingerwerk. Ik zou graag zien dat de minister dat serieus laat onderzoeken. Dat kan helemaal geen kwaad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik mij er ongerust over zou maken, zou ik dat doen. Ik maak mij er echter niet ongerust over, dus waarom zouden wij er dan een onderzoek op loslaten?

De heer **Poppe** (SP): Ik hoor mensen zeggen – dat zij zich er ongerust over maken is weer een ander aspect –

dat je niet alleen moet plussen, maar ook moet minnen. Als de minnen niet worden meegenomen, lijkt de plus groter dan die in werkelijkheid is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw De Boer zal er zo dadelijk ook een paar woorden aan wijden. De heer Rosenmöller heeft gezegd dat de banengroei achterblijft bij de exponentiële luchtvaartgroei tussen 1990 en 1997. De groei van de werkgelegenheid was in de periode 1990-1997 zo'n 25.000 arbeidsplaatsen, gemiddeld 4% per jaar. De laatste jaren ligt de groei relatief hoger. Vorig jaar op Schiphol was het zo'n 7%, veel hoger dan het landelijk gemiddelde. Dat een en ander niet één op één loopt met de groei van het aantal passagiers, de productie, is natuurlijk ook logisch. Er is geen enkele moderne economische activiteit waarbij de werkgelegenheid met exact hetzelfde percentage toeneemt als de productie. Factoren zoals toename van arbeidsproductiviteit zijn van invloed. Overigens neemt de groei van de werkgelegenheid ook sneller toe dan ten tijde van de PKB werd gedacht.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zegt nu dat er over die zeven jaar een groei van de werkgelegenheid van 25% is geweest met in de meeste jaren een groei van 4% in een sector die op zichzelf groeipercentages tussen de 8 en 11 te zien heeft gegeven. Dat betekent dus dat zij op zichzelf mijn stelling deelt dat de groei van de werkgelegenheid minder is geweest dan de groei van de sector zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat is maar goed ook. Als dat niet was gelukt, dan was er waarschijnlijk helemaal geen groei geweest. Dan waren de kosten ook exponentieel toegenomen. Dat is natuurlijk niet het geval. Ook op Schiphol worden verbeteringen in de productiviteit gerealiseerd. Dat is ook een deel van de concurrentiepositie.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Volgens mij was bij de PKB al bekend dat die twee niet gelijk opliepen. Centraal staat de vraag of de geprognosticeerde groei gepaard gaat met de geprognosticeerde werkgelegenheidsontwikkeling. Dat is niet het geval. De werkgelegenheid blijft fors achter

ten opzichte van de groei die destijds in de PKB is voorzien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou ik niet durven beweren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is absoluut zo.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In het laatste jaar is de werkgelegenheid met 7% toegenomen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gaat om het aantal arbeidsplaatsen dat er volgens de nota van toelichting op de PKB bij zou komen. Als je dat afzet tegen 2003, het jaar waarop wij 33 miljoen passagiers zouden krijgen, dan kun je zien dat de werkgelegenheid achterblijft ten opzichte van de prognoses van destijds.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kijk nu maar naar de gerealiseerde cijfers. Dan blijkt dat de groei groot is geweest, ook die van de werkgelegenheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is natuurlijk wel boeiend om alleen naar Schiphol te kijken, maar daarmee wordt een te eenzijdige visie gegeven. Immers, met het plaatje van het vestigingsbeleid en de hele bedrijvigheid rondom Schiphol kom je tot heel andere conclusies.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook dit zal worden geëvalueerd. Daarin zal naar meer worden gekeken dan alleen de directe werkgelegenheid. Voorzitter! De heren Van Gijssel en Van den Berg hebben gevraagd hoe de overgangperiode zal worden ingevuld. Selectiviteit is meer dan van alles een beetje minder. Misschien moeten sommige segmenten wel extra groeien en andere extra terug. Dat kan betekenen een voorkeur voor mainportrelevante verbindingen en frequenties en het ontmoedigen van andere vluchten. Dat is selectiviteit. Het betekent een zodanige groei dat én mainportontwikkeling mogelijk blijft én segmenten die veel geluidscapaciteit innemen worden ontmoedigd. Ik denk bijvoorbeeld aan het ontmoedigen van nachtvluchten of van lawaaiige vliegtuigen. Het is niet mogelijk om onderling onderscheid te maken

tussen mensen die vanuit of naar Nederland willen vliegen. Op heel veel punten is het beleid van selectiviteit al in gang gezet. Ik noem de slotcoördinatie, met nachtmaatregelen vanaf 1 oktober 1997. Ik noem het restrictieve toelatingsbeleid van nieuwe charters. Ik noem de luchtvaartpolitieke onderhandelingen, waarmee wij heel terughoudend zijn. Ik noem het opnemen van milieuclausules in nieuwe luchtvaartovereenkomsten. Ik noem het versneld uitfaseren van hoofdstuk-2-vliegtuigen. Zo langzamerhand komen wij toe aan het ontmoedigen van de onderkant van hoofdstuk-3-vliegtuigen. Ten slotte noem ik substitutie naar de HST. In de voortgangsrapportage PKB Schiphol en omgeving zal ik hierop uitvoerig terugkomen. De Kamer zal deze rapportage zeer binnenkort ontvangen. Dat het beleid van selectiviteit goed verlopen is, blijkt uit het feit dat de huidige groei mogelijk is gebleken.

De heer **Poppe** (SP): De minister noemde het opnemen van milieuclausules in luchtvaartovereenkomsten. Ik heb daar een paar keer vragen over gesteld, omdat er voorbeelden zijn te geven waarin dit niet gebeurt. Op welke termijn zullen nieuwe overeenkomsten gesloten worden of zullen oude overeenkomsten opnieuw bevestigd worden? Zit hier voor de komende vijf jaar enige lucht in? Ik meen van niet, want volgens mij zijn alle overeenkomsten net getekend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij de voortgangsrapportage zal een overzicht worden geboden van de stand van zaken. Het is niet zo dat alle luchtvaartovereenkomsten in één keer in behandeling worden genomen. Dat zou fysiek niet eens kunnen, want de ambtenaren die dat werk moeten doen, zijn voorlopig te druk bezig met de dingen die ons allen bezighouden. Zij kunnen nauwelijks reizen, hetgeen misschien wat helpt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het kabinet wil uitgaan van beheerste groei. Het toverwoord daarbij is selectief beleid. De stukken lezend, vraag ik mij af hoe concreet dat is. Er wordt gesproken van maatregelen waarvan de voor- en nadelen nog moeten worden opgesomd. Er wordt gesproken van een uitwerking samen

met belanghebbenden. Kortom, er is nog geen helder beleidspakket voor de beheersing, terwijl de minister ons wel vraagt om te kiezen voor het model van beheerste groei.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarover moeten wij afspraken maken. Een flink deel van de maatregelen is al getroffen, sommige door de overheid, sommige door de luchthaven. De invoering van heffingen op hoofdstuk-2-vliegtuigen is een initiatief van de luchthaven. Daardoor is veel ruimte ontstaan. Veel sneller dan wij ooit hadden kunnen voorzien, is een groot deel van de hoofdstuk-2-vloot uitgefaseerd. Dat is selectief beleid. Men moet de lawaaiigste dingen eruit gooien. Nachtgebruik is een zaak die wij bepalen. In de wetgeving hebben wij al strenge maatregelen opgenomen. Daaraan is nog een pakket maatregelen toegevoegd. Over dit soort zaken zullen wij verder moeten praten om tot een optimalisatie te komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): In kwantitatieve zin is dus niet aan te geven in hoeverre het beleid effectief is, want een heleboel moet nog worden uitgewerkt. Dat is mijn probleem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar zo werkt het toch altijd? Op een gegeven moment zul je moeten aangeven hoe het kwalitatief en kwantitatief zou kunnen. Als het zo niet gebeurt, betekent dat per saldo minder ruimte. Op enig moment moet je elkaar daarop vinden, wat altijd een mix van overheidsmaatregelen en maatregelen van het bedrijfsleven zal moeten zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar naarmate die maatregelen minder effectief blijken te zijn, is er dus minder groei.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is nu juist het punt waar wij het over hebben.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar dan zitten wij in een merkwaardige discussie. U vraagt ons immers wel of wij in beginsel kiezen voor groei. Maar welke groei, weten wij dus nog niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij kiezen onder voorwaarden voor

groei. Wellicht kan er op Schiphol nog wat, maar dat moet selectief en beheerst gebeuren, omdat het anders niet kan. Wellicht moet het op een andere locatie, maar ook daar zullen wij grenzen willen stellen. Daar moeten wij dus over spreken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij willen met elkaar een mainport realiseren, waarbij wij ruimte willen maken op de luchthaven om die mainportfunctie zoveel mogelijk te versterken. Daar moet het selectieve beleid dan ook op gericht zijn. U zegt dat er alleen generieke maatregelen moeten worden genomen. Ik kan er wel een paar bedenken die de mainportfunctie toch kunnen stimuleren. Maar het kan dus ook heel erg ten nadele van de mainportfunctie werken. Het eruit gooien van de vrachtluchten in de nacht, waarbij ik mij overigens wel iets kan voorstellen, had een negatief gevolg voor de mainportfunctie op het gebied van goederenvervoer. Er is dus een op zichzelf begrijpelijke keuze gemaakt. Wij laten delen in stand, terwijl andere delen, die noodzakelijk zijn voor de mainport, eruit worden gegooid. Dan komt de vraag van de heer Van den Berg naar voren, hoe wij dat wat niet noodzakelijk is, kunnen kwantificeren, en wat wel gewenst is, kunnen handhaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoewel ik deze discussie heel interessant vind, wil ik de vraag stellen wie het grootste belang bij de mainportontwikkeling heeft. Ik denk eerlijk gezegd dat dat de grootste luchtvaartmaatschappij in Nederland is. Zouden de luchtvaartmaatschappijen dan niet bereid zijn daarover afspraken te maken? Ik zeg overigens niet dat charters helemaal niets te maken hebben met de mainportdoelstelling. Dat zou misschien niet zo zijn als wij een andere plek hadden, vanwaar de mensen die toch willen gaan vliegen dat kunnen doen, maar zo'n locatie hebben wij niet. Ik ga er daarom van uit dat, whatever wij aan heffingen zullen doen, een flink aantal charters met Nederlandse vakantiereizigers vanaf Schiphol zullen blijven vertrekken. Misschien doen zij dat niet omdat zij zo belangrijk zijn voor de mainportdoelstellingen, maar omdat die passagiers volstrekt geen alternatief hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het kan dus voorkomen dat die passagiers de mainportfunctie gaan verdringen. Dan hebben wij echt een probleem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik kijk naar de totale hoeveelheid, heb ik het idee dat dat nogal meevalt. Bovendien valt steeds minder onderscheid te maken tussen bepaalde charters en lijndiensten die onderdeel zijn van de mainportfunctie. Er zijn zelfs nogal wat charters die een belangrijk onderdeel zijn van de mainportfunctie. Dat aantal neemt toe, omdat wij zien dat er langzamerhand ook andere bestemmingen opkomen. Ik moet er niet aan denken dat de overheid aangeeft wat goed is voor de mainportfunctie en wat niet. Dat is nu typisch iets wat gezamenlijk moet worden afgesproken. Wij moeten proberen daar generieke maatregelen op te zetten, waarbij de mainportfunctie moet worden ondersteund, en dat deel dat niet ondersteund is, wordt ontmoedigd, zij het niet verboden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In mijn eerste termijn heb ik een vraag gesteld over recreatieve vliegvoorzieningen. In het kader van het algemene mobiliteitsbeleid moet er toch een mogelijkheid zijn om daaraan selectief te werken?

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de minister daar nog aan toekomt. Het heeft weinig zin om allerlei vragen al op voorhand te stellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Overigens moeten ook instrumenten van selectieve groei natuurlijk wel binnen het internationaal-wettelijke kader passen. Het blijft mogelijk om economische en juridische instrumenten in te zetten binnen het kader van liberalisering, zoals het prijsbeleid. Daarbij kan de markt het best haar werking doen. Liberalisering blijft echter wel een belangrijk principe, waarbinnen wordt geselecteerd op gewenste en ongewenste groei. Het zou het allergemakkelijkst zijn als de hele wereld geliberaliseerd was, want dan kunnen er gewoon maatregelen worden genomen. Dan bestaat de huidige situatie ook niet meer, dat via bilaterale overeenkomsten soms rechten worden verworven die heel belangrijk zijn voor de mainportfunctie van Schiphol en die dus nodig zijn, maar die recht geven aan een

ander, waaraan je wat minder hebt voor de mainportfunctie van Schiphol. Dat is nu wel het geval. Zolang er nog geen sprake is van die liberalisatie, moet je daar dus op letten.

Een ander middel betreft de beïnvloeding van de prijs. Dat gaat niet zozeer over de recreatieve kilometers, maar over alle kilometers. Wij zijn voor het heffen van BTW op tickets en voor het heffen van accijns op kerosine, maar dat gaat helaas niet zo snel. De accijns op kerosine is een zaak voor de langere termijn. Dit onderwerp stond hoog op de agenda tijdens ons voorzitterschap. Zowel mevrouw De Boer, de heer Zalm, als ikzelf hebben daaraan getrokken. Uiteindelijk hebben wij het zover gekregen dat er in de Ecofin-raad een resolutie is aanvaard, waarbij een onderzoek zou worden gedaan naar de concurrentieaspecten. Op basis van dat onderzoek kan de Europese Unie voorstellen doen. Als de accijns wordt ingevoerd, dan zal het minimaal om zo'n 245 ecu per 1000 liter gaan.

Er is ook een studie gedaan naar de BTW op tickets. Dat onderzoek van de Europese Unie is klaar. De Unie kan op relatief korte termijn met voorstellen komen. Wij zijn voorstander van een harmonisatie van de BTW op het gehele personenvervoer, inclusief de luchtvaart. Ik heb begrepen dat dit waarschijnlijk een van de onderwerpen is die aan de orde komen tijdens de gecombineerde Milieu-/Transportraad die in april in Engeland wordt gehouden. Ik hoop dat wij dan weer een klein stapje verder komen.

Dan de TOM's, de technische operationele maatregelen. De heren Reitsma en Van den Berg vroegen daarnaar. Wij hebben al ingezet op een motormodificatie van de Boeing 737 van KLM, Air Holland en Transavia, de wijziging van de stand van de landingskleppen van de 737 en de 747, de zogenaamde reduced flaps, en het hanteren van de IATA-startprocedure. Een aantal andere maatregelen kan worden ingevoerd rond het jaar 2000. Die worden momenteel onderzocht. Ik noem het verhogen van de standaardaanvliegroute van 2000 naar 3000 feet en het verhogen van de dalhoek van 3 graden naar 3,25 graden. Verder wordt het onderzoek naar de toepasbaarheid van technisch-operationele maatregelen

nationaal, maar ook internationaal voortvarend aangepakt. Ik denk daarbij onder andere aan een verbeterde CDA – ik ben overigens altijd voor een verbeterd CDA – ...

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zijn druk aan het werk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: ...en aan een minder horizontale spreiding. Wat de lange termijn betreft zijn wij gestart met het nagaan welke technologische ontwikkelingen aantrekkelijk zijn om vervolgens te bepalen hoe de ontwikkeling daarvan kan worden gestimuleerd. In de voortgangsrapportage wordt ook ingegaan op de technisch-operationele maatregelen, alsmede op het selectiviteitsbeleid. De heer Rosenmöller heeft gevraagd hoe het zit met de berekeningen voor het gebruiksplan. De manier waarop die berekeningen worden gemaakt, is vastgelegd in de berekenings- en meetvoorschriften. Die zijn gepubliceerd in de Staatscourant. Deze voorschriften kunnen als gevolg van nieuwe inzichten en technieken op onderdelen worden aangepast. Ook deze aanpassingen moeten weer worden gepubliceerd. Als gevolg van de nieuwe technologische ontwikkelingen zijn er inmiddels op een drietal punten verbeteringen te realiseren. Het gaat daarbij om de IATA-startprocedure, de reduced flaps en de motormodificaties. Ten behoeve van de berekeningen voor het gebruiksplan 1998 zijn die verbeteringen meegenomen in de berekeningen. Deze zullen binnen afzienbare tijd worden gepubliceerd in de Staatscourant.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Hoe is het mogelijk dat er al wel veranderingen in de berekeningsmethodiek zijn geïntroduceerd, maar dat die ons nog niet bekend zijn, omdat ze nog niet zijn gepubliceerd in de Staatscourant? Dat lijkt mij buitengewoon merkwaardig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Deze zijn al in het gebruiksplan van vorig jaar meegenomen. Toen is er afgesproken dat ze zo snel mogelijk zouden worden gepubliceerd. Dat gaan wij binnenkort ook doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Betekent dit niet dat het kabinet een legitimatie moet hebben om de

berekeningsmethode te wijzigen en dat die legitimatie te maken heeft met het feit dat de gewijzigde berekeningsmethode in de Staatscourant moet zijn gepubliceerd?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ho, ho. Het lastige is dat het niet om een wijziging van de berekeningsmethode gaat, maar om het in je berekeningen laten doorgaan van feitelijk gerealiseerde veranderingen. De reduced flaps zijn aangebracht. De investeringen voor de motor-modificaties zijn gedaan. De IATA-startprocedure wordt nu gehanteerd. Dan moet je die ook meenemen in je berekeningsmethode. Dat is wat er feitelijk gebeurt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dan wil ik van het kabinet volstreekte helderheid over de precieze relatie met de juridische kant van de zaak. Ik hoor daar ook een aantal vragen uit het veld over die ik, ook na dit overleg, onvoldoende kan beantwoorden. Ik zou dus graag volstreekte helderheid hebben over zowel de inhoudelijke als de juridische kant. Ik zou het op prijs stellen als dat ons gewoon in een brief van een of twee A4'tjes duidelijk zou kunnen worden gemaakt. Ik hoop dat het kabinet dit verzoek wil honoreren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zal ernaar kijken. Ik heb die brief ook aan iemand anders gestuurd, omdat die precies alle informatie omvat waar het om gaat. Het gaat over de IATA-startprocedure, de reduced flaps en motormodificaties die gewoon meetellen in de berekeningen. Die hebben wij vorig jaar bij het vaststellen van het gebruiksplan 1998 gehanteerd en die hanteren wij nu dus ook. Meer is het niet. Ik zou niet weten welke informatie ik daar nog meer over zou kunnen geven. Ook de commissie-In 't Veld en de CGS hebben ons overigens gevraagd om ze ook zo gauw mogelijk te verwerken in het rekenvoorschrift. De heer Te Veldhuis heeft dertien concrete voorstellen voor milieuverbetering aangedragen. Ik kan het zeer eens zijn met de meeste voorstellen. Ik heb een aantal al genoemd en veel maatregelen worden nu ook al uitgewerkt. Ik noem de ruimtelijke zonering, de versnelde aanleg van de 5P-banen, het versneld udfasieren van lawaaiige vliegtuigen en het nachtrecht.

Andere zullen overigens helaas meer tijd vergen. Ik noem bijvoorbeeld de internationale overeenstemming die nodig is om eisen aan vliegtuigen op het gebied van emissies, geluid en energie te stellen. Ik zou met de heer Te Veldhuis willen dat dat ook heel snel kon, maar dat zijn processen die helaas wat langer duren. Hierbij geldt natuurlijk dat het nog lastiger is dan bij de zeer aardige discussies die mijn collega De Boer in Europa mag voeren over de emissies van auto's. Maar dan heb je het alleen nog maar over Europa, terwijl het bij vliegtuigen, waar de industrie nu eenmaal nauwelijks echt Europees is, om een nog groter verband gaat. Er zijn opmerkingen gemaakt over de HSL-Oost en de HSL-Zuid. In de IBV is onderzoek aangekondigd naar een eventuele versnelde aanleg van de HSL-Zuid en Oost. Bij de HSL-Zuid heeft een eerste globale verkenning duidelijk gemaakt dat een beperkte versnelling van de HSL-Zuid mogelijk is. Dan gaat het echter maar om een paar maanden. Wij hebben bij de Kamer een voorstel neergelegd voor wijziging van de Tracéwet. Dat voorstel is gericht op een versnelling van de proceduretijd. Het is van belang dat dit voorstel spoedig behandeld wordt, zodat de planning van de HSL-Zuid ook kan worden gehaald. Een versnelling van het bouwproces van de HSL-Zuid wordt de komende tijd uitgewerkt, inclusief een afweging tussen tijdwinst en extra kosten. Die afweging hebben wij natuurlijk wel te maken. In de PKB Schiphol en omgeving en in het MIT is met betrekking tot de HSL-Oost aangegeven dat in 1999 de besluitvorming omtrent aard, omvang en timing plaatsvindt. Bij de HST gaat het natuurlijk niet alleen om infrastructuur, maar het kan daarbij ook gaan om een versnelde verbetering van het project. Het gaat dan om de trein, om de verbindingen en de frequenties. Daarbij zijn ook marktpartijen aan zet om in te spelen op de actuele ontwikkelingen in de luchtvaart. Beide hebben overigens volstrekt onze aandacht en dat is ook de reden waarom wij het op dit moment zo doen. Mevrouw De Boer zal dadelijk nog terugkomen op de mogelijkheid van de aparte projectenwet. De heer Te Veldhuis heeft een retorische vraag gesteld, waarbij hij zelf de onmogelijkheid van die zomaar met "ja" of "nee" beantwoorden al heeft aangegeven in een

interruptiedebatje dat daarna plaatsvond. Dat was de vraag: mogen vuile en lawaaiige vliegtuigen uit derdewereldlanden zomaar in Nederland blijven landen ten koste van de schonere en stille vliegtuigen van de KLM? Voorzover wij instrumenten hebben, moeten wij dat natuurlijk proberen te beïnvloeden. Dat is nu typisch iets wat hoort bij selectief beleid, dat er uitdrukkelijk op gericht is om vuile en lawaaiige vliegtuigen te weren. Wij streven naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van Schiphol. Geluid en veiligheid zijn twee aspecten waarvoor Nederland in internationaal verband streeft naar een strenge normering. Dat is de brede kant van de zaak. Wij moeten ons wel conformeren aan internationaal gemaakte afspraken. In het algemeen vallen de lawaaiibakken in ieder geval onder de generieke maatregelen, zoals de udfasering van lawaaiige hoofdstuk-2-toestellen en de nachtmaatregelen. Het aandeel lawaaiige toestellen uit de Derde Wereld is overigens zeer gering en zal in 2002 ook nihil zijn. Dan moet ook alles nihil zijn, omdat die toestellen dan niet meer in Europa worden toegelaten. Bij het sluiten van bilaterale luchtvaartovereenkomsten streven wij nu al naar opname van afspraken over de inzet van milieuvriendelijke toestellen. Van een aantal Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen vliegen de nieuwste vliegtuigen inmiddels op Schiphol. Ook wordt een restrictief beleid gevoerd ten aanzien van ad-hocvluchten. Daarnaast heeft de sector zelf geopperd om derdewereldlanden en maatschappijen te helpen bij de vervanging van verouderde toestellen. Dat zou de KLM door middel van een internationaal fonds in samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen willen realiseren. Vooralsnog heeft dat plan een generiek karakter gericht op algehele modernisering van de meest lawaaiige vloten. Ten slotte hebben wij – Verkeer en Waterstaat – een aantal steunprogramma's die wij tezamen met ontwikkelingslanden proberen uit te voeren om die landen te helpen bij operationele, regelgevende en toezichhoudende activiteiten. De heren Van den Berg en Te Veldhuis hebben gevraagd hoe het staat met de privatisering. De opvatting van het kabinet is bekend. Wij hebben gezegd dat wij dat

opschuiven totdat de besluitvorming afgerond is. De heer Van den Berg sprak over private exploitatie. Ik wijs erop dat Schiphol thans privaat geëxploiteerd wordt. Hoewel de NV luchthaven Schiphol qua aandelenstructuur bij de overheid zit – voor een flink deel bij de rijksoverheid – is het een structuur-NV met een private exploitatie. Wij hebben ons positief uitgesproken over privatisering. De condities waaronder en het tijdstip waarop zijn nog onderwerp van nader onderzoek. Het is duidelijk dat zo'n beslissing niet eerder kan worden genomen dan nadat er duidelijkheid is over de toekomst. Anders is het wat raar en zullen weinig geïnteresseerde partijen op ons afkomen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De exploitatie is mij bekend. De heer Te Veldhuis gebruikte het begrip "beheer". Dat begrip heeft zeker in waterstaatsrechtelijk zin een eigen inhoud als het om de publiekrechtelijke verantwoordelijkheden gaat. Ik neem aan dat wij hierover nog nader komen te discussiëren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij is Schiphol op dit moment in privaat beheer. Wij hebben daar tal van wetgeving en regelgeving overheen liggen om het publieke belang vast te leggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Daar zijn wij ook wel eens tegen opgelopen, zelfs door rechterlijke uitspraken. Wij hebben toen afgesproken er nog eens goed over na te denken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij die uitspraak in augustus was de vraag aan de orde of een van de publieke taken die aan Schiphol waren gegeven door Schiphol mocht worden uitgevoerd. Ik ga die discussie niet gebruiken om vervolgens alle taken die op dit moment door Schiphol worden uitgevoerd wederom bij de overheid neer te leggen. Sterker nog: ik meen dat het een groot publiek belang is om ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt. De wijziging van de Luchtvaartwet ligt bij de Kamer. Voorzitter! De heer Schutte sprak over de wisselwerking tussen Schiphol en buitenlandse luchthavens. Is het luchtverkeer daadwerkelijk uitwisselbaar of gaat het om weglopen naar het buitenland als gevolg van restricties? Het overgrote

deel van de passagiers heeft een keuze tussen verschillende luchthavens. Ook Nederlanders kunnen met Lufthansa via Frankfurt naar Azië. De KLM heeft geen keuze tussen meerdere luchthavens en is dus aan Schiphol gebonden als gevolg van de luchtvaartpolitieke restricties die nog steeds bestaan. De keuze van passagiers voor buitenlandse luchthavens betekent een keuze voor met de KLM concurrerende netwerken. Dat betekent dat er een behoorlijke uitwisseling is. Als iets hier niet kan, betekent dat per saldo niet dat het niet meer gebeurt, maar dat het waarschijnlijk elders gaat gebeuren.

Ik meen dat ik de vraag van de heer Stellingwerf over het verschuiven heb beantwoord, al was het maar in het interruptiedebat. Er is geen enkel zicht op enige substantiële verschuiving van Schiphol naar andere luchthavens. Overigens gelden op de regionale en de kleine luchthavens milieugrenzen, net als op de grote luchthavens.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil graag van de minister van Verkeer en Waterstaat nog een reactie hebben op de vragen over de zoeklocaties.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die krijgt u van mevrouw De Boer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In het kader van alles wat met selectiviteit te maken heeft, heb ik gevraagd of het in deze geliberaliseerde luchtvaartsector mogelijk is om, als er een snelle treinverbinding is, een luchtvaartmaatschappij te verbieden gebruik te maken van je luchthaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat dit niet kan. Als een luchthaven bezig is met het optimaliseren van haar gebruik, zal zij goed kijken naar wat van belang is voor haar. Ik kan mij dan voorstellen dat de vijftiende vlucht naar Parijs niet de meest prioritaire is als er ook een fatsoenlijke hogesnelheidslijn is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat mij om het meer principiële punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat rechtstreeks verbieden niet mag. Op enig moment kan wel een soort stop worden ingesteld volgens de EU-regels.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat vind ik een belangrijk punt. Ik verkondig graag de stelling, ook buiten de Kamer, dat als wij over een aantal jaren, begin volgende eeuw, snelle treinverbindingen naar Parijs en Londen hebben gerealiseerd – wij weten allemaal dat op dit moment zo'n 6 miljoen mensen van Amsterdam naar Parijs en Londen vliegen, direct of met overstap – het in het kader van volumebeperking buitengewoon aantrekkelijk is om tegen die mensen te zeggen: wij bieden de mogelijkheid niet meer om dat per vliegtuig te doen, dus u zult per trein moeten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat mag ook op dat moment. Als er een fatsoenlijk alternatief is en de milieusituatie dat vraagt, mag je dat binnen de EU-regelgeving doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Londen, Parijs en Frankfurt zijn per trein bereikbaar. Het gaat hierbij om 7 miljoen van de 28 miljoen passagiers. Dat wil zeggen dat een kwart van de passagiers die bestemming heeft. Als wij in het begin van de volgende eeuw...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zegt u "begin van de volgende eeuw"?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja. U maakt de ene noodwet na de andere.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar u werkt nooit mee. Als ik een tracé voor een snelle trein wil maken, bent u er altijd tegen. Ik heb u niet zien meewerken aan een echte snelle treinverbinding naar Parijs en Londen. Volgens u moet dat via het bestaande spoor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zou bijna zeggen: breek mij de bek niet open over hoe hier het besluit over de HSL is genomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In elk geval hebt u er niet aan meegewerkt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Tegen het maatschappelijk draagvlak in en tegen een Kamermeerderheid in, moest door of onder het Groene Hart...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In het geheel niet. Daar was een Kamermeerderheid voor.

De **voorzitter**: Laten wij ons beperken tot het aan de orde zijnde onderwerp.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Graag, maar soms is het nodig om er even vanaf te wijken en dat vind ik helemaal niet erg. Waar het mij om gaat, is dat je volumewinst weet te halen door onnodige vluchten niet meer te laten plaatsvinden. Ik vind dat een belangrijk argument om de grens van 44 miljoen te handhaven en te zeggen: vliegen moet vooral intercontinentaal of op bestemmingen die "menselijkerwijs" niet of nauwelijks per snelle trein te bereiken zijn, die zeg maar op meer dan 600 km afstand van Schiphol zijn gelegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zoals ik net al zei, geven EU-regels de mogelijkheid om zo'n verbod in te stellen. Daarbij gelden twee voorwaarden: de milieusituatie moet het vergen en er moet een goed alternatief zijn. Wat mij betreft zouden dat soort maatregelen de laatste mogelijkheid zijn en zou het dus op een andere manier moeten. En bovendien zijn er nog maar twee bestemmingen waarbij dit binnen afzienbare tijd reëel is, namelijk Brussel en Parijs, want voor het overige hebben wij nog geen enkel besluit genomen. Ik zou graag een snelle treinverbinding vanaf de tunnel tot Londen zien, maar ik vrees dat dit nog een paar jaar zal duren. En dan is het toch niet echt realistisch om te veronderstellen dat er in die zin snel een alternatief zal zijn. Overigens kun je dit ook niet zomaar doen, want het is niet alleen ten voordele van Amsterdam. Het heeft namelijk ook effect voor Nederlanders die met BA willen doorvliegen naar de Verenigde Staten. Daarom wordt er Europees wel heel kritisch bekeken of wij zulke dingen op de goede manier doen.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! De minister zei zo-even dat met goede, snelle treinverbindingen de concurrentie voor bijvoorbeeld Air France vanaf Parijs naar Peking met de verbinding Amsterdam-Peking de doorslaggevende factor is. En dan regelt dit zich vanzelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij ook. Daarom zou ik dit ook niet allemaal willen verbieden. Nee, laten wij eerst eens bekijken of wij

ook werkelijk concurrentie kunnen ontwikkelen. En als de KLM daar voor een deel samen met de Nederlandse Spoorwegen voor wil zorgen, dan is dat toch prachtig? Maar dat is het voorlopig wel.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik zal maar meteen beginnen met de keuze van de locaties, want daar wordt met grote belangstelling naar uitgekeken. Ik heb begrepen dat de leden het er in groten getale mee eens zijn dat wij de Kamer op het punt van de groei van de luchtvaart nu een voorstel met een "ja" onder voorwaarden voorleggen. Die voorwaarden hebben te maken met het onderzoek van de locaties die in aanmerking zouden kunnen komen. Wij hadden acht zoekgebieden, wij hebben er vier overgehouden: de Noordzee, Flevoland, de Maasvlakte en Schiphol zelf, de herconfiguratie. Bij al die locaties hebben wij een quickscan van de milieuaspecten en de ruimtelijke kwaliteit gemaakt. De locatie Markermeer is om een aantal redenen afgefallen. De belangrijkste was de ernstige aantasting van de veiligheid door het hoge risico van vogelaanvaringen. Het verplaatsen van de Oostvaardersplassen zou een oplossing zijn, maar dat lijkt ons niet echt reëel. Dat zou bovendien buitengewoon kostbaar zijn en ik vraag me af of je dat soort zaken wel serieus zou moeten nemen. Verder is het Markermeer volgens het Verdrag van Ramsar en de nationale ecologische hoofdstructuur een belangrijk wetland. Er zou dus sprake zijn van een zeer grote landschappelijke verstoring, met veel risico's voor de potentie van het gebied als toekomstige drinkwatervoorraad. De kosten zouden hoog zijn en er zou veel tijd nodig zijn voor de realisering van deze optie. Er zou heel veel nieuwe infrastructuur voor de ontsluiting van zo'n nieuwe luchthaven nodig zijn. Kortom, wij hadden vele redenen om deze mogelijkheid te laten vervallen. Met name de heren Van Gijzel en Te Veldhuis hebben het ruimtelijk beleid genoemd. Ik refereer hierbij even aan de discussie bij de begrotingsbehandeling en bij de behandeling van de Randstadnota. Wij hebben de Kamer toen beloofd dat er bij de actualisering van de Vinex een gerichte robuustheidstoets of de vier alternatieven zou worden losgelaten: wat zou realisering daarvan

betekenen voor de hele omgeving, zou de realisering van grote woningbouwlocaties zand in de machine gooien? Wij hebben dit voor alle locaties bekeken en ik kan zeggen dat geen ervan gefrustreerd wordt door uitspraken in de actualisering van de Vinex. Bij de optimalisatie van Schiphol is het denkbaar dat bij een gewijzigde baanconfiguratie en wellicht ook bij een betere aanvliegeroute het belaste gebied in de Haarlemmermeer en daaromheen flink van vorm verandert. Het kan dus ook verkleind worden, zoals ook zal gebeuren in ons besluit van 6 maart over die 100.000 vliegtuigbewegingen. Het is dan verstandig om voor de periode na 2005 voor dat gebied nu verder geen besluiten te nemen over grote woningbouwlocaties. Wanneer wij op 30 maart a.s. de discussie over Vinex in de Kamer hebben, zal dit waarschijnlijk ook wel door de Kamer bevestigd worden. Omdat er natuurlijk toch een discussie is over nieuwe woningbouwlocaties in het gebied, zeker als je zou gaan uitbreiden, is het noodzakelijk dat er een gebieds-uitwerking komt voor de driehoek Leiden-Haarlem-Amsterdam. Wij zijn daar op dit ogenblik mee bezig. Er komt ook een nadere gebieds-uitwerking voor de regio Haaglanden, voor het gebied tussen Den Haag en Rotterdam, de zogenaamde parkstadmogelijkheid. Op het ogenblik wordt daarover gedacht en gediscussieerd. Het is een discussie die getrokken wordt door de provincies, maar waar het Rijk volop in participeert. De satelliet Noordzee geeft vanuit ruimtelijk oogpunt niet zoveel problemen. Wij zullen natuurlijk wel bij een eventuele realisatie nog lastige punten krijgen bij de aansluiting. Ik denk dan aan de infrastructuur onder de duinen door naar Schiphol. Bij de overloopluchthaven Maasvlakte zitten wij met een aantal zaken die te maken hebben met de plaatskeuze en de activiteiten die daar op dit moment al zijn. Ook daar zou het, zo in een quickscan, kunnen. Bij de overloopluchthaven Flevoland voorzien wij eigenlijk ook heel weinig problemen met de geluids- en veiligheidscontour, zij het dat er geen uitbreiding aan de oostkant van Almere zou kunnen plaatsvinden, omdat je dan inderdaad problemen krijgt met de uitvlieg- of aanvliegeroute. Naar

aanleiding van de vragen over de landzijdige ontsluiting hebben wij de consequenties voor het verkeer en vervoer en de infrastructuur meegenomen, omdat dit een buitengewoon belangrijk gegeven is. De heer Reitsma heeft gevraagd of het kabinet bij de herconfiguratie ook kijkt naar alternatieve woongebieden en uitplaatsing van land- en tuinbouw. Ik heb zojuist al iets gezegd over de alternatieve woongebieden. Voor de uitplaatsing van land- en tuinbouw geldt natuurlijk hetzelfde. Daar waar sprake is van bedrijfslocaties met bedrijfswoningen, hebben wij ook de discussie over de mogelijkheid om het daar te handhaven of niet. In het verleden hebben wij daar discussies over gevoerd in relatie tot de Schinkelpolder, waarbij uiteindelijk is gezegd dat de kassen daar konden blijven ondanks het feit dat daar woningen zijn. Dit zijn zaken die verder uitgewerkt moeten worden. Ik acht het op dit ogenblik niet zo opportuun om daar heel diep op in te gaan. Het zijn in elk geval zaken die onze aandacht hebben.

De heer Poppe was erin geïnteresseerd of door de invloed van Schiphol de bedrijvigheid daar weggeduwd of weggepest zou worden. Dat is bepaald niet het geval. Het is ook niet zo dat er geen bedrijven zich nieuw willen vestigen. Integendeel, er is een geweldige overdruk in die regio. Wat mij en wat het kabinet betreft zou het een buitengewoon goede zaak zijn als er wat meer in de richting van het noorden, in de richting van Alkmaar of de noordelijke provincies, zou worden geduwd. Alle bedrijvigheid in Nederland hoeft niet op die paar vierkante kilometer rondom Schiphol plaats te vinden. Alleen Schipholgebonden bedrijvigheid, die Schiphol nodig heeft vanwege de eigen bedrijfsprocessen, zou daar moeten zitten. De rest zou daar niet per se hoeven te zitten.

De heer Te Veldhuis heeft gezegd dat wij wel buitengewoon zorgvuldig moeten zijn met het bouwen in de omgeving en dat niet gebouwd moet worden in geluidscontouren. Ik kan de heer Te Veldhuis zeggen dat zeker de provincie de Noord-Holland al vijftien jaar op basis van interimcontouren zegt dat niet gebouwd mag worden in de directe omgeving van de start- en landingsbanen. Het Rijk heeft heel lang nodig gehad om tot een standpunt te komen over het

beleid van Schiphol. Dat is in deze kabinetsperiode tot stand gekomen. Dat betekent ook dat wij nu een vastgestelde contour hebben en dat de contouren die nu zijn vastgesteld, het ijk kader zijn voor streekplannen en bestemmingsplannen. Als er in die streek nog gebouwd wordt, heeft dat te maken met het verschuiven van de contour die twee jaar geleden is vastgesteld. Er zaten toen bestemmingsplannen in de pijplijn en wij hebben toen niet met elkaar afgesproken dat alle bestemmingsplannen binnen de contour meteen ongedaan gemaakt zouden worden, omdat wij dan met enorme schadeclaims te maken hadden gehad. De gemeenten hebben dan ook het recht daar nog te bouwen. Het Rijk, de provincie en, naar ik aanneem, ook de gemeenten zitten erbovenop om te voorkomen dat er binnen de 35 Ke-contour en binnen de vrijwaringscontour gebouwd wordt. Binnen de 20 Ke-contour mag uiteraard wel gebouwd worden, omdat wij dat met elkaar hebben toegestaan.

De heer **Poppe** (SP): U gaat er dus mee akkoord dat er, als Schiphol vol zit, ergens een satelliet of een tweede Schiphol komt. Schiphol is dus een olievlek die zich over het land uitbreidt. Daar zullen weer nieuwe contouren voor moeten komen, waarbinnen niet gebouwd kan worden en ook andere activiteiten zoals recreatie niet mogelijk zijn. Bent u daar als minister van Ruimtelijke Ordening wel gelukkig mee?

Minister **De Boer**: Als je onder voorwaarden ja zegt tegen de accommodatie van de selectief groeiende luchtvaart in Nederland, moet je afwegen waar dit het beste mogelijk is op grond van de kwaliteit van de leefomgeving. Het is geen geheim dat het voor mij niet vanzelf spreekt dat het allemaal op Schiphol kan. Wij moeten daar zeer nauwlettend nagaan of het kan in verband met de kwaliteit van de leefomgeving. Ik heb een- en andermaal gezegd dat het een verantwoord besluit is om het daar te doen, als uit onderzoek blijkt dat het verantwoord mogelijk is. Dan moet het echter inderdaad uit onderzoek blijken. Als uit onderzoek blijkt dat het buitengewoon moeilijk is of dat het niet kan, moet je naar andere mogelijkheden kijken. Op basis van het nieuwe

onderzoek sta je dan voor het besluit wat het wordt: de Noordzee, de Maasvlakte, Flevoland. Dat zijn zo'n beetje de opties die er op dit ogenblik zijn. Het spreekt dan volstrekt vanzelf dat je op dat moment ook de milieuvorwaarden voor die locaties bekijkt. Daarom is het belangrijk dat wij nu door middel van onderzoek nagaan welke locaties de minste verstoring van de leefomgeving meebrengen. Het is interessant te bekijken wat de Noordzee, de Maasvlakte en Flevoland bieden. Alle locaties hebben grote voors en tegens.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): In de stukken die het NLR ons dit weekend heeft toegezonden, staat dat in de periode van 1990 tot 1996 een aanzienlijk aantal woningen is gebouwd die nu problemen opleveren bij het standstillbeleid voor de externe veiligheid. Hierdoor wordt 50% extra belast. In vergelijking met 1990 zouden er nu 250, 300 woningen extra verwijderd moeten worden om aan de veiligheidsnormen te voldoen. De woningbouw ruikt op naar het vliegveld; twee vormen van beleid staan dus haaks op elkaar.

Minister **De Boer**: Het is een beetje anders. In 1990 hadden wij nog geen contouren; deze zijn er pas vanaf 1995. Bij harde contouren praten wij dus alleen over de afgelopen twee jaar. U kunt zich goed voorstellen dat er in de periode van 1990 tot 1995 het nodige gebouwd is. Voeg hierbij het feit dat de contouren wat verlegd zijn ten opzichte van de interimcontouren van voor die tijd, dan is het duidelijk hoe het komt dat er nog bijgebouwd is. Ik heb de exacte gegevens nu niet, maar naar mijn stellige overtuiging is er voornamelijk bijgebouwd in de 30 Ke-contour, dus in de vrijwaringszone. Die vrijwaringszone is immers relatief nieuw beleid. Daarvoor hebben wij altijd rekening gehouden met 35 Ke maar nog niet met 30 Ke. Dat is het nieuwe beleid dat in de laatste jaren is ingevoerd. Je zit met vijf jaar beleid wat geen rijksbeleid was ten aanzien van het niet-bouwen in de contouren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een korte vraag over de persoonlijke noot van de minister van Verkeer en Waterstaat, uitgesproken in het interview in Het Parool. Zij

zegt daar, zonder dat zij zich eraan bindt: ik heb toch eigenlijk een lichte voorkeur voor de uitbreiding op Schiphol. Ik kan mij bijna niet anders voorstellen dan dat minister De Boer die mening deelt, gezien de innige samenwerking tussen haar en haar collega in de afgelopen jaren.

Minister **De Boer**: Die uitspraken in Het Parool heb ik natuurlijk heel nauwkeurig gelezen. En zoals ze daar staan, kan ik er geen moeite mee hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Een beetje zuinig, maar wel duidelijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister loopt een aantal aspecten van de zoeklocaties langs. Ik wil nog even terugkomen op de principiële discussie over de drie locaties. Ik ben het eens met de minister dat het vandaag volstrekt onmogelijk is om een voorkeur uit te spreken, zeker wat betreft die drie zoeklocaties. Maar de minister gaat wel wat makkelijk, zowel in de IBV als nu in de mondelinge toelichting, over de aspecten van het Markermeer heen. Uit de brief van het provinciaal bestuur Flevoland, ondersteund door de zes provinciale besturen, blijkt dat er drie argumenten zijn waar men wat te gemakkelijk overheen gaat. Ik noem die even: 1. de vogelproblematiek; de conclusie daarover wordt te gemakkelijk getrokken; nader onderzoek is wenselijk; 2. over de Oostvaardersplassen wordt geschreven dat in het model dat de zes noordelijke en oostelijke provincies op tafel leggen, verplaatsing in het geheel niet aan de orde is; 3. in de brief staat ook dat het relatief niet duur is omdat de Noordzee en de Maasvlakte beide duurder zijn dan de variant Markermeer.

De **voorzitter**: U bent wel met een vraag bezig?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik moet wel een antwoord krijgen voor mijn afweging of ik in tweede termijn een motie in zal dienen.

De **voorzitter**: Dat antwoord krijgt u wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Het vierde argument dat de minister gebruikt betreft de verstoring. Wat weegt nu zwaarder? Bij de landlocatie

Flevoland valt een behoorlijk deel in het gebied met woningen tussen de 35 Ke- en 20 Ke-zone. Dat wordt in het geheel niet meegenomen. Wil de minister die vier aspecten inhoudelijk nog eens beter op een rijtje zetten? Wil zij daarbij mijn vraag, die ook door anderen wordt gesteld, meenemen of zij bereid is om het Markermeer als zoeklocatie in het onderzoek te betrekken?

Minister **De Boer**: U zegt dat het Markermeer goedkoper zou zijn dan andere locaties. Er zijn een aantal waarden in het leven, mijnheer Reitsma, die je niet in geld kunt uitdrukken. Dat heeft ook te maken met de kwaliteit van het Markermeer.

De heer **Reitsma**: Voorzitter! Met alle respect, maar ik wil graag een serieus antwoord hebben. Het gaat mij namelijk om de inhoudelijke argumenten. Het kabinet geeft in de IBV ook een financieel plaatje van de duur. Natuurlijk moeten in de finale afweging andere aspecten – natuurelementen – absoluut meenemen, maar de minister mag het nu niet bagatelliseren om op de populaire toer te gaan zitten.

Minister **De Boer**: Als er iemand iets niet bagatelliseert, ben ik het wel. Waar het op dit ogenblik om gaat, is om met zorgvuldige besluitvorming een aantal zaken als het ware in het voorportaal te selecteren, waarop verder gestudeerd moet worden. Wij hebben geconstateerd dat er wat betreft het Markermeer zoveel nadelen aan zitten, dat wij het geen optie meer vonden. Die nadelen zitten onder andere in de gevaren voor de beheersbaarheid van de aanvaringsrisico's met vogels. Een ander nadeel is het grote verschil tussen het Markermeer en de Noordzee, dat de vogels voortdurend fourageertochten hebben tussen de Oostvaardersplassen en het IJsselmeer, dat zij hun thuishaven hebben in de Oostvaardersplassen en dat er voortdurend activiteiten zijn door en met vogels in dat gebied. De Noordzee ligt meer op de trekroute.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik zie de pro's en contra's op pagina 36 staan. Onder Noordzee staat bijvoorbeeld "verstoring vogels en risico vogelaanvaringen en veiligheid". Bij het Markermeer staat echter precies dezelfde zin. Onder punt 2 van de vergelijking staat dat

er bij het Markermeer relatief hoge realisatiekosten en een langere realisatietijd mee zijn gemoeid. Bij de Noordzee zijn er zeer hoge kosten van verbinding. Onder punt 3 staat bij het Markermeer een verlies van natuurwaarde van een natuurgebied van internationaal belang en bij de Noordzee wordt gesproken over onzekerheid over de morfologische effecten op lange termijn. Dan blijft er dus nog maar één verschil over en dat is dat er in de Noordzee een relatief lange realisatietijd is, dat zich de hoogste realisatiekosten zullen voordoen en dat er een grotere kans op uitval door harde zijwind is. Dat staat tegenover de grote landschappelijke verstoring van het Markermeer. Dat zijn de verschillen, die de minister zelf in de sterkte-zwakte-analyse heeft aangegeven. Als er nu zo weinig verschillen tussen die twee locaties zijn – eigenlijk maar op één punt – waarom dan allebei niet even bekeken, nu we toch nog een halfjaar wachten op alle varianten? Wat is erop tegen, nu zes provincies daar hun sterke voorkeur voor uitspreken?

Minister **De Boer**: Mijnheer Te Veldhuis, het denken is niet gestopt nadat de IBV werd uitgebracht. Wij zijn verdergegaan en wij hebben geconstateerd dat de nadelen van het Markermeer zo groot zijn dat het echt niet wenselijk is. Het kabinet heeft er geen behoefte aan op dit moment om deze locatie in studie te nemen, maar ik kan mij voorstellen dat de Kamer wat meer zicht wil hebben op de informatie die het kabinet heeft. Die informatie kan ik de Kamer doen toekomen en dan hebt u op basis daarvan de mogelijkheid om uw eigen oordeel te vellen. Nogmaals, het kabinet vindt het niet zinvol om het Markermeer mee te nemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar schieten we nu niet zoveel mee op om nog eens een nadere toelichting van de minister te krijgen, omdat zij blijft bij het standpunt om het Markermeer niet mee te nemen als zoeklocatie. Dit debat is er toch voor om het kabinet groen licht te geven ook ten aanzien van de keuzes van de zoeklocatie. Het enige wat echter gevraagd wordt, is of de minister thans bereid is om de Markermeeroptie als zoeklocatie mee te nemen. Dat wil helemaal niet zeggen dat nu een voorkeur wordt uitgesproken voor dat gebied.

Minister **De Boer**: Zoals u weet, zijn wij altijd buitengewoon inschikkelijk. Maar soms is het onverstandig om een opdracht van de Kamer zonder meer te accepteren, vooral als je denkt: het is eigenlijk een beetje zinloos. Het kabinet is er geen voorstander van, maar de Kamer mag haar eigen kaart trekken in dezen. Ik hoor het wel.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik heb een vraag over het geluk van de minister op het punt van uitbreiding van Schiphol naar andere plaatsen.

Minister **De Boer**: Het duurt lang voor u wisselgeld hebt, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Een halfjaar geleden zei de minister in reactie op vragen van mij en andere Kamerleden dat van de 44 miljoen passagiers geen tittel of jota afging. Met de vijf keer 20.000 extra vliegbewegingen is Schiphol vol. Hoorde ik de minister nu zeggen dat de 44 miljoen inderdaad niet voor Nederland maar voor Schiphol geldt en dat Schiphol, als het vol is, als een olievlek mag uitbreiden naar andere locaties om verder te gaan dan 44 miljoen? Ik wijs dan op de beperkte recreatiemogelijkheden. In het Markermeer paren niet alleen de echte zwanen. Er zeilen mensen; mogelijk paren die daar ook. Ik bedoel: daar is leven op het water. Zijn er plaatsen in Nederland waar het volgens deze minister van VROM nog mogelijk is om een tweede Schiphol neer te leggen met het enorme lawaai daaromheen?

Minister **De Boer**: Mijnheer Poppe, dat onderzoeken wij nu precies.

De heer **Poppe** (SP): Ik dacht dat de minister van VROM daar nu gelijk antwoord op kon geven.

Minister **De Boer**: Dat zou dan een buitengewoon domme minister van VROM zijn. Het is uitgesloten dat je op dit soort moeilijke vragen een antwoord kunt geven zonder dat je de zaak zeer nauwkeurig hebt onderzocht. Ik zou het ook heel onverstandig vinden dat de Kamer op dit punt al een dergelijk antwoord gaf. Eerst moet het onderzoek worden gehouden. Pas daarna kan de Kamer aangeven wat zij wil. Men kan het onderzoek dan op de eigen politieke merites interpreteren.

Mijnheer de voorzitter! De heer Ter Veer heeft gesproken over de nut-en-noodzaakdiscussie. Hij vroeg in hoeverre het zinvol zou zijn om de besluitvorming af te ronden met een wet. Zo heb ik het althans begrepen. Ik vind het een wel zeer zwaar instrument voor de afronding van een onderdeel van de hele procedure. Wij bekijken op dit ogenblik hoe wij verder aan de gang kunnen gaan met het proces van ruimtelijke ordening, zodat er enige versnelling optreedt. Maar als wij, na de nut-en-noodzaakdiscussie gevoerd te hebben, onder voorwaarden "ja" zeggen, is het belangrijk dat de Kamer vervolgens een duidelijke uitspraak doet. Het standpunt is dan helder. Op basis van het standpunt van het kabinet en het standpunt van de Kamer kan het proces worden voortgezet. Als de Kamer op dat ogenblik besluit tot een procedure die leidt tot een wet, wordt de procedure niet verkort, versmald of inzichtelijker gemaakt, maar wordt de procedure nu juist moeilijker gemaakt. Ik neem aan dat dit niet de doelstelling is van de heer Ter Veer. De heren Ter Veer en Te Veldhuis hebben gevraagd hoe het is gesteld met de totale besluitvorming rond de wet grote projecten. Ik heb 18 juni 1997, mede namens mijn collega van Verkeer en Waterstaat, in reactie op het WRR-advies aangegeven dat een wet per concreet project geen generieke oplossing biedt voor juridische vormgeving van de grote projecten. Het kabinet kiest ervoor om de uitkomsten van de nut-en-noodzaakdiscussie vast te leggen in een zogenaamde projectbeslissing. Het daaropvolgende beginselbesluit kan vormen aannemen van een PKB-procedure, die een wettelijk status heeft. Wij werken op het ogenblik aan een algemene rijksprojectenprocedure in de WRO. Daarover wil ik op korte termijn met de Kamer van gedachten wisselen. Het gaat om een regeling waarbij het Rijk de bevoegdheid krijgt om rijksprojecten onder eigen regie tot stand te brengen voorzover die projecten niet al in de Tracéwet of in de Luchtvaartwet zijn geregeld. Binnenkort kunnen wij daarover discussiëren. Een aantal sprekers heeft gevraagd naar de gezondheidsonderzoeken. Hoe zit het daarmee; spelen die een rol bij de afweging in september? Uiteraard spelen die een rol. De gezondheidskundige evaluatie van

Schiphol is een onderdeel van EMSO, evaluatie en monitoring van Schiphol en omgeving. Wij verwachten het rapport over die gezondheidskundige evaluatie in 1999. De tussenbalans EMSO waarnaar de Kamer heeft gevraagd, komt over enkele maanden en misschien eerder. Die resultaten kunnen net als alle andere beschikbare gegevens worden betrokken bij de besluitvorming in september. De heer Stellingwerf heeft gevraagd om een permanent onderzoek. Er is een onderzoek op basis van een nulmeting van de gezondheidstoestand in het studiegebied rond de luchthaven in relatie tot de effecten van de luchtvaart. Op dit ogenblik wordt gezocht naar de juiste parameters, zoals de ziekenhuisopnamen, het medicijngebruik en het soort medicijnen. Dat wordt geregistreerd, ook in relatie tot de milieubelasting in dat gebied. Wij zullen bij de evaluatie van de PKB Schiphol in 1999 de resultaten daarvan bekendmaken. Collega Borst heeft niet lang geleden aan de Gezondheidsraad gevraagd om een onderzoek te doen in internationaal opzicht naar de gezondheidsrisico's rond luchthavens. Ik kan er op dit ogenblik niet meer over zeggen dan dat zij dat heeft gedaan. De heer Van Gijssel heeft gevraagd waarom 5GG niet is meegenomen en wat de voor- en nadelen kunnen zijn van 5GG. Bij de PKB-discussie twee jaar geleden is 5GG afgefallen, omdat die heel veel duurder was en omdat de milieuwinst relatief gering was. Gelet op de kosten en de baten vonden wij toen dat het onvoldoende soelaas bood. Dat vinden wij nog steeds, maar inmiddels is de situatie een beetje lastiger geworden. Omdat wij twee jaar geleden voor 5P en niet voor 5GG hebben gekozen, is er gebouwd op locaties waar je niet zou willen bouwen als je voor 5GG had gekozen. Men is bijvoorbeeld druk bezig om bij Beverwijk de Broekpolder te bebouwen. Als 5GG zou worden gerealiseerd, zit je met problemen bij die woningbouwlocatie. Kortom, een besluit over dit drukbevolkte deel van de Randstad heeft onmiddellijk zijn effecten op het gebruik. Gelet op de toekomst kunnen wij niet heel geregeld discussies over bijvoorbeeld Schiphol hebben waarbij wij de contouren even zuss of zo willen draaien. Wij hebben nu contouren vastgelegd, bijvoorbeeld dat er

binnen de 30 Ke niet kan worden gebouwd en daarbuiten wel. Later kun je heel moeilijk schuiven met die contouren omdat er daadwerkelijk is gebouwd. Dat recht heeft men dan ook.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Tweede termijn van de zijde van de commissies

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het zinvol dat deze gedachtewisseling heeft plaatsgevonden, maar wij moeten nu vooral wachten op de resultaten van de onderzoeken. Er is vandaag het nodige opgehelderd en ik heb dan ook geen behoefte aan een tweede termijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik ben het eens met collega Van Gijzel dat wij nu de onderzoeken moeten afwachten. Er zullen cijfers over een eventuele herconfiguratie van Schiphol worden verstrekt. De minister wil deze cijfers optimaliseren, maar ik hoop wel dat ze zo spoedig mogelijk bekend worden gemaakt, opdat op dit onderdeel een tussenbeslissing kan worden genomen. Mijn wens blijft dat het nog vóór de verkiezingen kan, maar zorgvuldigheid gaat ook in dezen boven snelheid. Mijn fractie wenst over de zoeklocaties geen keuze te maken, omdat noch niet alle aspecten op een rijtje zijn gezet. De keuze kan pas worden gemaakt als de bewindslieden voorstellen doen met alle voors en tegens van elk alternatief. Financiële argumenten, elementen van natuur, geluidshinder, woningbouw en alle andere aspecten moeten daarin een rol spelen. De bewindslieden gaan vooralsnog te gemakkelijk voorbij aan de sterke en zwakke aspecten van de verschillende locaties. De heer Te Veldhuis heeft erop gewezen dat de aspecten van sommige wel en niet in verdere beschouwing te nemen alternatieven vrijwel gelijk zijn. Puur financieel gezien is de Markermeerlocatie goedkoper dan de locaties Maasvlakte en Noordzee. Op de keuze is dus nogal wat af te dingen. Het zou niet goed zijn als wij in de loop van het proces moeten constateren dat andere locaties ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten.

Ik vraag de bewindslieden om het materiaal dat gebruikt is om de Markermeerlocatie af te wijzen, alsnog naar de Kamer te sturen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dat overigens al toegezegd. Als de Kamer anders over de in beschouwing te nemen zoeklocaties denkt, moet zij volgens de minister een oordeel uitspreken. Om die reden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de gewenste groei van de luchtvaart op de lange termijn niet alleen op Schiphol kan worden afgehandeld;

voorts overwegende, dat het kabinet mogelijkheden onderzoekt voor nieuwe infrastructuur in de Noordzee, op de Maasvlakte en op de landlocatie Flevoland;

constaterende, dat provinciale staten van Flevoland onoverkomelijke bezwaren hebben tegen de totstandkoming van grootschalige luchtvaartinfrastructuur op een landlocatie in Flevoland, anders dan voor de accommodatie van de kleine, zakelijke luchtvaart op business airport Lelystad;

constaterende, dat in het onderzoeksrapport "Luchthaven Markermeer, ruimte voor nieuwe kansen" mogelijkheden voor aanvullende luchthavencapaciteit in het Markermeer worden aangegeven;

verzoekt de regering (ook) een studie te doen naar aanvullende luchthavencapaciteit met het Markermeer als zoekgebied,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (24786).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb nog een vraag van procedurele aard. Ik neem aan dat deze motie normaal gesproken volgende week dinsdag in stemming komt. Mijn verzoek is om haar pas in stemming te brengen

nadat wij de stukken van het kabinet over de argumentatie voor het afwijzen van deze zoeklocatie hebben ontvangen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil de inhoudelijke reactie van het kabinet afwachten. Ik heb zonet echter goed geluisterd naar minister De Boer, die zei dat de Kamer hierover maar een uitspraak moet doen. Die inhoudelijke reactie is dus eigenlijk al een beetje gegeven. Maar als de Kamer erop staat dat de door minister De Boer toegezegde informatiestroom wordt afgewacht, ben ik uiteraard bereid om aan dat redelijke verzoek te voldoen en de stemming over de net door mij ingediende motie even op te schorten. De punten die ik heb genoemd, heb ik ontleend aan het rapport van de zes noordelijke provincies, plus het commentaar dat door de provincie Flevoland daarop is geschreven. Het gaat daarbij om de vogelproblematiek, de Oostvaardersplassen, de kosten van de zoeklocatie en de verstoring van de natuur en het bewoonde gebied. Ik hoef die argumenten overigens niet allemaal toe te lichten, want die zijn bekend.

Minister **De Boer**: De heer Reitsma was zo vriendelijk om mijn woorden wat op te rekken; ik ben zo attent om die rek eruit te halen. Hij heeft gezegd dat ik een informatiestroom heb toegezegd, maar dat is niet zo. Verder zou ik volgens hem gezegd hebben dat ik het oordeel aan de Kamer zou overlaten, maar ook dat is niet zo. Ik heb gezegd dat het kabinet een standpunt heeft ingenomen, waaraan het zal vasthouden. Maar wij zijn altijd genegen om verder in gesprek te gaan met de Kamer. Wat dat betreft kan de Kamer zelf een standpunt innemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik geloof u op uw woord. Gelukkig kunnen wij dit nog nalezen in het stenografisch verslag! Misschien hebben wij beiden een wat vrije vertaling van andermans woorden gegeven. Het geeft overigens geen ander oordeel over wat ik heb gezegd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik dank de regering voor de antwoorden. Met anderen kan ik niet anders dan constateren dat wij een aantal nadere onderzoeken moeten afwachten voordat wij tot enige definitieve besluitvorming

kunnen komen. Ik geloof dat het wat dat betreft voor iedereen wat prematuur is om beslissingen te nemen. In die zin was ik eerlijk gezegd niet zo enthousiast over het verzoek om een tussenbeslissing, nog voor de komende Kamerverkiezingen. Ik denk dat de minister van Verkeer en Waterstaat daar adequaat op heeft geantwoord. Persoonlijk denk ik dat, waar het toch om heel gevoelige punten gaat, ongeacht op welke plek je uitkomt, je dit soort informatie alleen maar in een rijpe vorm moet voorleggen, niet alleen aan ons, maar aan iedereen. Doe je dat niet, dan verschaft je tegenstanders weer allerlei munitie om met scherp te gaan schieten op iets wat niet volmaakt is. Dan krijgen we weer een sfeertje van "zie je wel, dat voorstel lijkt nergens op". Voor ons alstublieft geen schietschijfvariant. Kom met een goed onderbouwd stuk met een goede argumentatie, ook al is het uiteindelijk een kwestie van afwegingen en keuzes maken. Een zwart-witplaatje is er nu niet, en zal er dan waarschijnlijk ook niet zijn. Voorzitter! Ik heb bij interruptie al aangegeven dat ik niet zo vreselijk grote verschillen zie tussen de variant Noordzee en die voor het Markermeer, zoals omschreven op pagina 36 van de IBV. Natuurlijk heeft sinds die tijd het denken niet stilgestaan, maar wij hebben dat rapport pas sinds kort. Ik kan mij niet voorstellen dat je dan direct heel anders denkt over dit soort zoeklocaties. Ik constateer dat er dus geen sprake is van vreselijk grote verschillen tussen beide zoekvarianten. Alle noordelijke provincies plus Flevoland en Utrecht hebben aangegeven dat zij zo'n variant in het Markermeer graag zien onderzocht. Daar is een breed bestuurlijk draagvlak voor. Dat is er niet, is mij dit weekend gemeld, voor een landlocatie in Flevoland, maar die wordt wel onderzocht. De VVD-fractie heeft op dit punt nog geen enkele voorkeurslocatie in het hoofd. Wij wachten eerst de nadere onderzoeken af. Wat is er echter tegen een eerlijke en open vergelijking, die ook ten nadele van het Markermeer kan uitvallen?

Minister **De Boer**: Sterker nog, die vergelijking zal ten nadele van het Markermeer uitvallen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat zegt de minister, maar op basis van haar

eigen sterkte-zwakteanalyse heb ik maar één verschil met de locatie Noordzee gevonden. De minister schudt het hoofd, maar het zijn haar eigen gegevens. Ik vind het verschil dus niet zo groot. De reactie van de minister op dit punt was overigens erg zuinig. Ik heb wel wat voeling met de gedachte van het CDA om te kijken of deze zoeklocatie op de een of andere manier niet alsnog in beeld moet komen. Ik heb de overwegingen in de motie van de heer Reitsma niet allemaal meegerekend, dus ik zal deze nog verder bestuderen. Ik zal die ook bespreken in mijn fractie. Er zitten positieve en negatieve kanten aan de zaak. Ik doe nog geen uitspraak, maar ik gooi de motie ook niet op voorhand weg.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoord. Even terug naar het TNLI-proces. Mijn fractie vindt dat dit een goed proces is geweest. Zij noteert met instemming dat ook het kabinet dat opnieuw uitspreekt. De uitkomst van het debat en de uitkomst die het kabinet eraan heeft verbonden via zijn beslissing, is: onder voorwaarden "ja" als het gaat om een verdere groei. Ik denk dat het goed is dat het proces van TNLI en de kabinetsbeslissing elkaar op deze manier ondersteunen en versterken. D66 stemt in met die lijn.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Ter Veer heeft iets nader uit te leggen. In de Haagse Courant van 29 maart vorig jaar stond dat D66 bij een groei van Schiphol afziet van een nieuwe regeerronde. Dit gebeurt nu wellicht om een andere rede, maar met name de heer Ter Veer zegt in dat artikel dat D66 het, als de groei verdergaat dan maximaal 44 miljoen passagiers, voor gezien houdt. Ik hoor de heer Ter Veer nu zeggen dat het onder voorwaarden meer mag zijn dan die 44 miljoen. Hoe zit dat? Leg dat eens aan het volk uit!

De heer **Ter Veer** (D66): Mijnheer Poppe, ik wil dat graag op mijn manier uitleggen, maar niet via uw demagogische aanbeveling. Zoals bekend, worden koppen in kranten niet door politici opgesteld. Die 44 miljoen was toegespitst op de 5P-situatie. De discussie daarover was toen net afgesloten. Daarover was toen een beslissing genomen. Daarnaast, daarna en ook nu geldt

nog steeds dat de milieucriteria hard zijn. Ik noem het geluid, de uitstoot, het verkeer van en naar de luchthaven en de veiligheid. Dat zijn harde voorwaarden waar wij onverkort aan willen vasthouden. Daarnaast is er het criterium van die 44 miljoen passagiers. Ik zeg niet, op een soortgelijke demagogische manier als de heer Poppe soms doet, dat passagiers geen lawaai maken. Dit criterium kan echter ter discussie komen te staan als het waar blijkt te zijn dat er, als er anders wordt gevlogen en als er een ander banenstelsel is, tot een andere capaciteit kan worden gekomen, met inachtneming van de door mij genoemde harde criteria. Daar wilde ik nu juist iets over zeggen. Er was gezegd dat er in maart van dit jaar – nu dus – een vervolgcumentair zou komen op de verbouw van Schiphol die de regering in het vooruitzicht had gesteld. Het is een streep door de rekening dat dat achterwege moet blijven. Het CPB-rapport en de bemoedigende aanwijzingen die daaruit voortkwamen, waren voor ons aanleiding om de bewuste passage in ons verkiezingsprogramma op te nemen. Die staat er nog steeds in. Er wordt daarna echter een nieuwe situatie gecreëerd, waarbij het NLR zegt dat er wellicht een nieuwe interpretatie komt omdat het CPB zich eventueel iets te vlug rijk heeft gerekend. Daar wachten wij op en dat is ons goed recht. Dat is iets waar wij met z'n allen mee te maken hebben. Dat geldt niet specifiek voor D66, maar dat geldt voor de regering, voor de PvdA-fractie en voor eenieder die zegt: laten wij kijken wat er op Schiphol mogelijk is.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik begrijp er echt niets van! Ik citeer. De democraat – en dat is de heer Ter Veer – noemt de grens van 44 miljoen onaantastbaar, zelfs als verdere groei mogelijk is zonder dat de huidige miliegrenzen worden overschreden. Dat heeft hij een jaar geleden gezegd. Dat is toch helder, dat is toch klip en klaar! Het maximum is 44 miljoen en daarover valt met D66 niet te onderhandelen. Dit zijn citaten.

De heer **Ter Veer** (D66): Dat was in de situatie van de 5P die toen geaccordeerd was. Daar was toen net de beslissing over genomen. En daarna dient zich door het idee van

een parallelle Kaagbaan, het sluiten van de Aalsmeerbaan en het anders gebruiken van de Buitenveldertbaan een nieuwe situatie aan waardoor op Schiphol meer mogelijk is dan wij tot op dat moment dachten. Wij danken degenen die dat hebben bedacht hartelijk.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Wat de heer Ter Veer nu zegt, is achterstevoren ten opzichte van wat hij vorig jaar heeft gezegd. Toen was 44 miljoen de grens, zelfs als er meer mogelijk zou zijn binnen de milieugrenzen. Hij heeft toen gezegd: over die 44 miljoen valt niet te onderhandelen. Nu is er nog niet eens onderhandeld en hij valt al om!

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Ik reageer hier niet meer op, want dat zou een herhaling van zetten worden. Daar heb ik geen behoefte aan.

De heer **Poppe** (SP): U bent zelfs geruisloos omgevallen!

De heer **Ter Veer** (D66): Zoals ik in de eerste aanloop naar het commentaar bij TNLI al zei, kiest D66 voor een mainport. D66 is de stellige overtuiging toegedaan dat er, gezien de kennisintensieve economie die wij op dit moment hebben en die wij verder willen ontwikkelen, een brainport zou kunnen ontstaan dankzij de combinatie Rotterdam en Schiphol. Dat is de weg die onze economische ontwikkeling moet opgaan.

Mijnheer de voorzitter! Ik rond af. Wat heeft maandag 16 maart opgeleverd? Ik heb goed geluisterd naar het antwoord van minister De Boer in eerste termijn. Sommigen zeggen dat dit debat niets heeft opgeleverd en dus niet gehouden had moeten worden. Ik vind dat te somber. Ik denk dat heel duidelijk is geworden dat wij een complicatie hebben doordat de verbouw van Schiphol toch minder perspectief lijkt te bieden dan wij misschien wel hadden gedacht, ook toen wij onze verkiezingsprogramma's opstelden. Voorts is duidelijk geworden dat het Markermeer het Markermeer blijft, ook wat de regering betreft. Er is gesproken over drie andere locaties. Misschien doe ik dat ten overvloede, maar ik wil toch nog maar een keer de volgende vragen stellen. Dat betekent dus dat er geen secundaire aandrang wordt gevoeld om

bijvoorbeeld nog eens naar de Peel te kijken? Dat betekent dus ook dat er in Noord-Groningen zeker geen overlooplocatie Schiphol komt? Als wij daar ook nog eens een stellig antwoord op krijgen, dan heeft deze maandag wel degelijk iets opgeleverd. Dat betekent immers dat wij naast Schiphol nog drie locaties hebben die in de race zijn. Dan wordt de keuze redelijk toegespitst en komt de uiteindelijke beslissing binnen handbereik.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Wat de heer Ter Veer nu opsomt aan verworvenheden van dit debat, is volgens mij helemaal niet nieuw. Wat ik juist nieuw vond, is dat zijn fractie hier voor het eerst in de Kamer de grens van 44 miljoen voor Schiphol loslaat. Misschien kan hij antwoord geven op de volgende vraag. Hij was, is en blijft positief over dat proces zoals dat vorig jaar in TNLI-verband heeft plaatsgevonden. Wij worden thans geconfronteerd met een standpunt van het kabinet: voor de korte termijn vijf keer 20.000 extra vliegbewegingen. De milieubeweging is daarover terecht boos en verontwaardigd. Weer in 1998 het gedogen van het overschrijden van de geluidsgrens. Datgene wat verleden jaar een kasplantje was, namelijk die partijen een platform geven om te bekijken of er meer draagvlak voor een toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart is, is nu definitief ten einde. Hoe kijkt de heer Ter Veer daar tegenaan?

De heer **Ter Veer** (D66): Ik heb in de krant gelezen dat Milieudefensie vanwege dat besluit niet meer meedoet met de KLM en de NS om te bekijken hoe meer mensen met de trein en de HSL kunnen. Ik vind dat een betreurenswaardige ontwikkeling. Aan het proces van TNLI heeft iedereen van harte meegedaan. De deelnemers vanuit de milieuhoeke vonden vier maanden te kort en vroegen om een langere periode. Wij hebben daar ja tegen gezegd. D66 heeft dat ook publiek geuit. Er is sprake van een overreactie door niet meer mee te doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt u D66 nog een partij die het milieu een warm hart toedraagt?

De heer **Ter Veer** (D66): Er zijn zoveel goede redenen om dat met

een ja te beantwoorden, dat ik het een overbodige vraag vind.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Noem er maar één.

De heer **Ter Veer** (D66): Wilt u een heel gemene: de varkens. Waar was u toen wij het over de varkens hadden? Dat is de meest ingrijpende milieumaatregel van dit kabinet. Toen zei u: ik kijk eerst naar D66, wij hadden tegen willen stemmen, maar nu D66 voorstemt, ga ik ook maar mee.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik was zeer verheugd over de opstelling van de fractie van D66 terzake van die 44 miljoen passagiers. Ze is het eens met het CDA. In tweede termijn heeft de heer Ter Veer met veel bombarie gezegd dat er een wettelijk kader moet komen voor de nut-en-noodzaakdiscussie. Hij zou in tweede termijn met een motie komen. Waar blijft dat koekoeksei?

De heer **Ter Veer** (D66): Ik ben begonnen met de opmerking: ik dank de regering voor het antwoord in eerste termijn. Ik specificeer dat in die zin, dat ik ook minister De Boer dank voor het antwoord dat zij op dat onderdeel heeft gegeven. Dat is ook het adequate antwoord aan de heer Reitsma.

De **voorzitter**: Hier zien wij de voordelen van het gegeven dat je pas in tweede termijn een motie kunt indienen. De overige fracties hebben geen spreektijd meer. Ik geef die fracties twee minuten, inclusief het voorlezen van moties.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dank u wel voor uw clementie. Ik heb in eerste termijn geprobeerd aan te geven dat de groei van de luchtvaart ecologisch nogal schadelijk is en economisch niet noodzakelijk. Het debat van vandaag levert niet veel meer op dan dat de besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart wordt uitgesteld. Natuurlijk moet in eerste instantie de vraag worden beantwoord of de Kamer instemt met het "ja" van de groei van de luchtvaart. Op dit punt dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet in de integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland onder voorwaarden "ja" zegt tegen de groei van de luchtvaart ook boven de volumegrenzen van de PKB Schiphol en omgeving;

van mening, dat het kabinet onvoldoende duidelijk maakt wat het verstaat onder selectieve groei en dat nog geheel onduidelijk is op welke locatie die groei zal plaatsvinden;

verzoekt de regering haar voorwaardelijk "ja" tegen de groei van de luchtvaart te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (24786).

De heer Schutte (GPV): Wat wil de heer Rosenmöller meer bereiken met deze motie dan alleen het voorwaardelijk ja van tafel te krijgen? Ik neem aan dat het na elk verder onderzoek van tafel kan en dat hij dus met deze motie iets meer bedoelt dan alleen uit te spreken dat het voorwaardelijk ja van tafel moet.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat hoeft helemaal niet. Als u overweegt deze motie te steunen, zou ik zeggen: meng u in de discussie. Het gaat primair om de vraag of je vindt dat de groei van de luchtvaart al dan niet onder een aantal voorwaarden positief of negatief bejegend moet worden. Dat is de stelling die in de integrale beleidsvisie aan de Kamer wordt voorgelegd. Daar gaat dit debat eigenlijk over. Het debat is echter veel te veel gegaan over de locaties waarop de groei van de luchtvaart zal plaatsvinden. Daarom lijkt het net alsof het debat nergens over gaat. Maar het debat eindigt wel degelijk met de vraag of de Kamer instemt met groei van de luchtvaart. In die zin is het een principiële debat. Ik leg deze motie aan de Kamer voor,

omdat ik als ik dat niet zou doen, niet tot het uiterste geprobeerd zou hebben om de Kamer op een ander spoor te brengen. Als de motie wordt afgestemd, gaat het debat over vragen als welke locatie, welke onderzoeken zijn nodig enz. Dat is een vervolg. Ik verzet mij helemaal niet tegen onderzoeken en vervolgonderzoeken, maar ik vind dat dit het meest prangende punt is dat het kabinet de Kamer voorlegt.

De heer Schutte (GPV): Dat begrijp ik wel, maar dan is mijn conclusie juist dat, als deze motie wordt aanvaard, elk verder onderzoek naar locatie zuss of zo overbodig is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dan heb ik uw vraag verkeerd begrepen. Excuus daarvoor. Als de Kamer deze motie aanvaardt en tegen de regering zegt dat zij haar standpunt moet heroverwegen, zal de regering dat eerst moeten doen. Zij moet dan afzien van een verdere discussie over nieuwe locaties en alles doen om binnen de huidige volumegrenzen en milieugrenzen de luchtvaartontwikkeling op Schiphol af te wikkelen. Dat heb ik in eerste termijn proberen duidelijk te maken en dat is de logische consequentie van de eventuele aanvaarding van deze motie.

Voorzitter! De minister heeft gezegd dat de discrepantie tussen het CPB-rapport en het NLR-rapport vooral gaat over de optimalisering van de aannames. Het is niet duidelijk wanneer wij daar een helder verhaal over krijgen. Dat kan voor de verkiezingen maar het kan ook erna zijn. Ik zou graag zien dat het kabinet de meer politiek getinte uitspraak deed dat het alles in het werk wil stellen om die duidelijkheid voor de verkiezingen te verschaffen. Dit lijkt mij ook volstrekt logisch. Voorzitter! Ik heb een enkele opmerking gemaakt over de korte termijn. De portee daarvan is vervat in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het besluit van het kabinet om tot 2003 jaarlijks een groei van 20.000 vluchten op Schiphol mogelijk te maken zeker

voor 1998 niet past binnen het huidige aanwijzingsbesluit;

van mening, dat dit materieel neerkomt op het gedogen van het overschrijden van de geluidsgrenzen, terwijl het kabinet zulks voor 1997 "eens maar nooit weer" had toegestaan;

constaterende, dat de oprichting van een samenwerkingsorganisatie zoals door de commissie-In 't Veld was voorgesteld, nu kansloos lijkt;

verzoekt de regering voor 1998 het bestaande aanwijzingsbesluit onverkort toe te passen en de op te richten samenwerkingsorganisatie de kans te geven een breder draagvlak te creëren voor de toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Ik zit met een probleem, namelijk of dit onderwerp nu wel aan de orde is.

De heer Van Gijzel (PvdA): Misschien mag ik iets van de orde zeggen, voorzitter. Wij hebben vorige week een brief van het kabinet gekregen die handelt over de toepassing van het gebruiksplan voor het komende jaar en de jaren daarna. In een procedurevergadering heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat daarover nog geen oordeel gegeven. Ik sluit niet uit dat wij daarover nog beraadslagen en op basis daarvan tot een uitspraak komen. Ik vind het wat prematuur om zonder gedachtewisseling met elkaar en met het kabinet een uitspraak te doen zoals in deze motie is verwoord.

De voorzitter: Vandaar mijn overweging dat ik als voorzitter moet beoordelen of deze motie binnen de orde is. Dat is me nog niet zo vaak overkomen. Wil de heer Reitsma hier nog iets over zeggen?

De heer Reitsma (CDA): Ik sluit mij aan bij wat mijn collega Van Gijzel heeft gezegd, voorzitter. Wij hebben de brief ontvangen en hij staat op de agenda voor de eerstvolgende procedurevergadering. Wij hebben nu al van enkele fracties gehoord dat zij met de regering een inhoudelijk debat over de brief willen voeren. Daarbij behoort de problematiek die vandaag niet aan de orde is. Anders

zou ik er ook graag het een en ander over gezegd hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik moet zeggen dat ik nooit zoveel zin heb om messen te trekken over dit soort procedurele kwesties; ik doe het liever als het om de inhoud gaat, als het echt moet. Maar ik wilde de motie indienen op basis van wat er staat in de begeleidende brief van 2 december 1997, waarin wel degelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. Ik meende daaruit de conclusie te mogen trekken dat dit onderwerp, namelijk een actualisering van wat er in het kader van de toekomst van de luchtvaart op de korte termijn aan de hand is, binnen de orde is. Voor de ontwikkeling van Schiphol op korte termijn zal besluitvorming plaatsvinden naar aanleiding van het gebruiksplan 1998.

De **voorzitter**: Maar ik beroep mij nu op een afspraak die wij in de procedurevergadering hebben gemaakt. Uw gedachte is duidelijk, maar ik denk niet dat ik de motie onderwerp van deze beraadslaging kan laten uitmaken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In dit soort procedurele kwesties geef ik me gauw gewonnen, dus dan dien ik de motie niet in.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De ministers hebben brede instemming met een selectieve en beheerste groei geconstateerd. Die gedachte heeft zeker brede instemming verkregen, ik moet er alleen bij zeggen dat mijn fractie wel een voorstander van selectiviteit en beheersbaarheid is, maar dat het haar te ver gaat om daaraan de conclusie te verbinden dat voortgaande groei acceptabel zou zijn. Met die conclusie zou je te gemakkelijk zwichten voor de internationale onmacht om een krachtig financieel beleid te voeren. Zolang wij selectiviteit en beheersbaarheid nationaal wel als beleidsuitgangspunt voorstaan, maar dat op Europees niveau niet waar kunnen maken, zullen wij geen ja kunnen zeggen tegen voortgaande groei. Wij zouden veel meer moeten inzetten op daadwerkelijke selectiviteit, bijvoorbeeld door meer prioriteit te geven aan zakelijke vluchten ten

koste van recreatieve vluchten. In de discussie over de PKB van enkele jaren geleden is ons in ieder geval gebleken dat 60% van alle vluchten uit vakantievluchten bestaat. En als de vijfde baan er is, zal dit percentage zelfs tot 80 toenemen. Ik denk dan ook dat er nog een wereld te winnen is. Zolang er nog voor f 49 een enkeltje naar Nice per vliegtuig gekocht kan worden, kunnen wij niet de conclusie trekken die nu blijkbaar al in brede zin wordt getrokken. De groei van de afgelopen jaren is niet zomaar uit de lucht komen vallen. Die ervaring zou ons wat kritischer moeten maken; wij zouden niet nu al moeten concluderen dat voortgaande groei noodzakelijk is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun reactie. Ik blijf toch wat moeite houden met de besluitvorming. Het kabinet geeft in de brief van 9 december eigenlijk aan dat het voor verdere groei kiest, met als uitgangspunt beheersing en selectiviteit. Mijn probleem is nu dat ik niet weet wat dit precies inhoudt, waar wij precies voor kiezen. Ik kan dan ook niet zonder meer akkoord gaan met een keuze voor verdere groei, als ik niet weet wat het concept van beheersing en selectiviteit precies inhoudt. Er wordt een aantal studies verricht naar mogelijke locaties. Worden die mogelijkheden op gelijkwaardige wijze uitgewerkt? Ik dank de minister van Verkeer en Waterstaat voor haar opmerkingen naar aanleiding van het interview in Het Parool, maar ik heb daar toch enigszins het gevoel aan overgehouden dat voor haar een bepaalde optie sterk vooropstaat. Daarom, hopelijk ten overvloede, de vraag of de opties gelijkwaardig, open en realistisch naast elkaar zullen worden gezet, zodat wij ook een reële keuze kunnen maken. Ten slotte. Er zijn nog enkele zeer interessante aspecten die wij vandaag niet uitgediscussieerd hebben, zoals de lex specialis, de kwestie publiek-privaat en de financiering. Zal ons daar nader zicht op worden geboden bij de keuze die het kabinet ons aanbiedt? Komen er op die punten alsdan nadere voorstellen?

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Het zou mooi zijn geweest als wij vandaag in de gelegenheid

waren geweest om te oordelen over een eerste standpunt van het kabinet over Schiphol. Het is jammer dat dit niet kan, maar dit debat is in elk geval wel de gelegenheid geweest waarbij de fracties op hoofdpunten duidelijkheid hebben kunnen creëren over de richting van hun denken. Dat is toch belangrijk. Het lijkt mij nu het beste dat wij toewerken naar september, waarbij de verschillende zoekvarianten inclusief Schiphol aan de orde kunnen zijn. Dat heeft ook het voordeel dat wij waarschijnlijk weer op orde zijn. Ik wil in elk geval onderstrepen dat als het in september verschijnt, daarover feitelijk in het regeerakkoord geen afspraken kunnen worden gemaakt. Het lijkt mij sowieso al verkeerd om dat te doen, maar zeker als je nu vastlegt dat de noodzakelijke gegevens daarvoor er niet zijn. Ik herhaal dat. De gelijkwaardigheid van de verschillende varianten lijkt mij evident. Ik zou er inderdaad voor voelen om het Markermeer er wel bij te betrekken; niet om daar al enige voorkeur voor uit te spreken, maar wel om recht te doen aan de wenselijkheid van een draagvlak als er straks keuzen gemaakt moeten worden. Als je weet dat hetzelfde provinciale bestuur dat over Flevoland en overigens ook het Markermeer gaat, een duidelijke voorkeur daarvoor heeft en als de conclusie straks anders zou moeten zijn, zou het niet goed zijn als bij voorbaat die keuzemogelijkheid is uitgesloten. Vandaar mijn pleidooi om dit erin te betrekken.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Het is een treurige dag. Ik heb twee teleurstellingen moeten verwerken. Een teleurstelling is dat de D66-fractie de keiharde grens van 44 miljoen die zij altijd heeft volgehouden, nu zo makkelijk loslaat. Een andere teleurstelling is dat ook de minister voor milieu, ruimtelijke ordening en onthaasting die grens van 44 miljoen laat schieten, van welke grens verleden jaar nog geen titel of jota af kon voor de minister. Nu kan er wel een groei onder voorwaarden. Het kan zelfs zo zijn dat het probleem Schiphol zich mag uitbreiden naar andere delen van het land. Bij deze minister en bij D66 ben ik daar toch hevig over teleurgesteld. Om te voorkomen dat het na de verkiezingen in achterkamertjes in de omgeving, met een borrel en een

sigaar, in een regeerakkoord wordt geregeld, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat onderzoek van het Nationaal lucht- en ruimtevaart-laboratorium heeft uitgewezen dat groei van de luchthaven Schiphol boven 44 miljoen passagiers per jaar niet mogelijk is binnen de afgesproken veiligheids- en milieugrenzen;

overwegende, dat het kabinet het besluit over de vraag of en waar er verdere groei voor de luchtvaart in Nederland wordt toegestaan over de Tweede-Kamerverkiezingen wil heentillen;

van mening, dat het uit het oogpunt van democratische besluitvorming wenselijk is dat de Tweede Kamer in nieuwe samenstelling na het afronden van alle voorgenomen en lopende onderzoeken en zorgvuldige behandeling een besluit over de groei van de luchtvaart neemt;

spreekt uit dat het onwenselijk is om in het regeerakkoord impliciet of expliciet een keuze over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart-infrastructuur vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (24786).

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Ik neem aan dat mevrouw De Boer ook zal ingaan op de motie op stuk nr. 12 over het Markermeer. Waar ik de verantwoordelijkheid draag voor de veiligheid, heb ik er behoefte aan om ook zelf een opmerking te maken. Er is één groot verschil met de sterkte-zwakteanalyse die in de IBV genoemd is. Dat is dat bij het Markermeer echt sprake is van substantiële, zwaardere belasting door vogels. Wij weten dat op

Schiphol dat probleem al redelijk groot is. Wij weten dat dit bij een Noordzeelocatie aanmerkelijk groter is. Wij weten dat bij een Markermeer dit probleem nog substantieel veel groter is. Dat was voor mij de belangrijkste reden om dit terzijde te willen leggen, want wij lossen dat probleem echt niet op. Dat was de enige reden. Nu snap ik wel dat daarover in Flevoland enige commotie is ontstaan, maar ik heb geen andere reden dan dat ik denk dat dit absoluut niet een locatie is waarmee wij de toekomst in kunnen. Dat was de reden dat ik het niet nodig vond om daar verder onderzoek naar te plegen. Als de Kamer daar anders over denkt, hoor ik dat echter graag. De Kamer heeft alle informatie. De leden hebben allemaal mappen gekregen waarin alle beschikbare informatie zit. Ik begrijp wel dat zij niet alle mappen hebben doorgevoerd. Natuurlijk ben ik ertoe bereid er een samenvatting van te laten maken met alle resultaten die erin te vinden zijn. Wij zullen dus een poging doen er een handzaam overzicht van te maken.

De heer Reitsma (CDA): Ik heb wel alle mappen gezien en doorgebladerd, maar niet elk woord gelezen. Ik dank u voor uw toezegging, maar hecht er wel aan dat wij het overzicht zo snel mogelijk krijgen, want wij moeten de moties over dit onderwerp zo snel mogelijk afronden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zie een paar mensen van de TNLI-groep wat wanhopig naar boven kijken, want zij moeten nu wel al die mappen doorwerken. Wij doen onze uiterste best om het zo snel mogelijk te doen.

Hiermee heb ik eigenlijk ook een antwoord aan de heer Te Veldhuis gegeven. Het is een groot verschil. Het is weliswaar dun gedrukt in het boekje, maar het is voor mij wel een heel belangrijk probleem. Als wij besluiten willen nemen, moeten deze inderdaad gebaseerd zijn op voldragen informatie en niet op onderzoek dat mijns inziens nog te labiel is om er conclusies uit te trekken.

De heer Ter Veer heeft eigenlijk geen vragen meer gesteld. Ik dank hem nogmaals voor zijn vriendelijke woorden over het proces. De heer Rosenmöller is het niet eens met de conclusies in de IBV en heeft

dus een motie op stuk nr. 13 ingediend waarin het tegendeel staat. De Kamer zal begrijpen dat ik aanneming van deze motie zeer sterk ontraad. Ik zou het buitengewoon betreuren als wij het voorwaardelijke ja waarvoor het kabinet heeft gekozen, niet verder kunnen onderbouwen en het proces niet op een goede manier kunnen afronden. Ik vind overigens dat sommigen iets te laatdunkend doen over datgene waarover wij vandaag spreken. Natuurlijk zie ik ook het liefste dat wij altijd met kant-en-klare beslissingen naar de Kamer gaan, maar ik herinner mij uit het verleden nog wel de kritiek wanneer je snel met een kant-en-klare beslissing komt. Dan is het proces nooit goed geweest. Als je het proces zorgvuldig wilt doen, heb je nu een keer wat tijd nodig, en wij doen het al heel snel. Met onvoldragen beslissingen zou ik de Kamer niet willen vermoeien, want dan was ik vandaag teruggestuurd naar het ministerie om verder te werken aan de besluitvorming. Het kabinet volgt juist dit soort processen om een gedegen besluitvorming mogelijk te maken. Dat deze discussie plaatsvindt, lijkt mij goed. Er kunnen nu nog wensen van de Kamer toegevoegd worden als de Kamer in meerderheid hierop staat. Als iemand vindt dat wij met dit proces moeten ophouden, is dit het moment om het te zeggen. Het zou raar zijn om hiermee te wachten tot het einde van het proces. Daarom hoort deze discussie nu wel gevoerd te worden. Ik vind het dus geen vreemde discussie, in tegenstelling tot wat ik van sommigen hoor.

De heer Ter Veer (D66): De motie is heel duidelijk en legt de Kamer een uitspraak voor. Als dit een wetgevingsoverleg was en het een amendement zou zijn, zou u het dan een destructief amendement noemen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja. Beter gezegd: ik vermoed dat dit hetzelfde is als nee tegen het desbetreffende wetsvoorstel. In deze motie zegt de heer Rosenmöller eigenlijk: houd op en ga maar iets anders doen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Mag ik om iets meer respect vragen voor datgene wat ik hier bepleit en beargumenteerd heb? Iedereen mag het naar de prullenbak verwijzen,

maar dat zegt meer over hem of haar. Zeker als de heer Ter Veer met de gekozen intonatie zijn vraag stelt, zegt dat mijns inziens meer over de positie van zijn fractie dan over datgene wat ik in korte tijd goed onderbouwd en zorgvuldig getracht heb duidelijk te maken. Het is buitengewoon merkwaardig om dit met een amendement op een wetsvoorstel te vergelijken. Wij hebben een nota gekregen, die ons in essentie één ding voorlegt: ja, onder voorwaarden. Stem je daarmee in of stem je daar niet mee in? Het is toch gewoon een heel vrije discussie om te bepalen of je er wel of niet mee instemt? Om dat op die manier naar de afdeling destructief te verwijzen, vind ik werkelijk onbegrijpelijk.

De **voorzitter**: De motie maakt ook onderdeel uit van de beraadslaging.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik was ook al buitengewoon gelukkig dat het mij in ieder geval gelukt was om een motie tot onderdeel van de beraadslaging te maken. En laat ik het daar maar bij houden!

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Op inhoudelijk gebied zijn de fracties van GroenLinks en de VVD het absoluut oneens over de ontwikkeling van de luchtvaart. De een zegt: op slot. Wij zeggen: het slot moet er helemaal niet op komen. Maar over deze procedure zijn wij het volstrekt wel met elkaar eens. Ik ben buitengewoon blij dat deze motie er ligt, zodat wij helder kunnen uitspreken of wij de regering of de heer Rosenmöller volgen. Zodra wij hierover gestemd hebben, weet de regering ook waar zij aan toe is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik toch nog een keer proberen om mijn eigen woorden duidelijk te maken? Ik heb niet gezegd: Schiphol gaat op slot vanaf vandaag. Dat is niet de bijdrage van mijn fractie geweest. Ik heb gezegd en onderbouwd dat wij een voorstander zijn van het afremmen van de groei van de luchtvaart. Ik heb daarvoor een scala van maatregelen en voorstellen bepleit. Ik vind inderdaad dat de luchtvaart dient te worden afgewikkeld op de locatie Schiphol binnen de huidige milieugrenzen en, zo zeg ik tegen collega Ter Veer, binnen de huidige volumegrenzen. Dat wil ik bereiken. Dat betekent dat de

luchtvaart tussen nu en het maximum ook nog in omvang kan groeien. Dat weet iedereen. Maar als wij dat ten langen leste willen bereiken, weten wij allemaal dat wij de korte vluchten zullen moeten vervangen door de snelle trein en dat wij een ontwikkeling in gang moeten zetten waarin mainport trainport wordt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik kan deze motie toch niet anders lezen dan dat de heer Rosenmöller zegt dat hij het proces waar ik mee bezig ben, wil stoppen. Dat mag en dat betekent dat als dit een wet zou zijn geweest, hij tegen zou stemmen. Dat is geen probleem. Maar als ik de heer Rosenmöller hoor zeggen dat de groei geremd moet worden en dat zijn fractie daarom pleit voor de huidige milieuen volumegrenzen, dan stel ik vast dat hij "nee" zegt tegen Schiphol. Er kan dan wel iets veranderen in de samenstelling van het gebruik van Schiphol, maar dat heeft niets met groei te maken. Eerlijk gezegd vraag ik mij af of het zinvol is om dit debatje te vervolgen, want ik snap de motie en ik wil de Kamer die motie sterk ontraden omdat die contrair is aan datgene wat het kabinet voorstelt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is allemaal prima, als ik maar mijn eigen interpretatie mag geven aan mijn eigen standpunt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dit onbevredigend. Mijn indruk van GroenLinks in het hele debat van vandaag was dat de lijn van geen verdere groei op Schiphol werd ingezet. Met deze motie geeft GroenLinks echter de nuancering dat er toch weer groei mogelijk is, maar het "ja onder voorwaarden" moet weer ingetrokken worden. Ik vind dat GroenLinks aan het eind van het debat wat gaat zwalken. Ik weet niet meer exact waar wij aan toe zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb niet de illusie dat ik uw probleem zelfs in een halfuur kan oplossen.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar u heeft met uw uitspraak dat groei op Schiphol toch wel mogelijk moet zijn, dat probleem zelf aan de orde gesteld. Ik zou van de collega's wel eens willen weten of men weet waar

men met uw standpunt aan toe is. Ik dacht dat het helder was tot de laatste twee minuten waarin u met uw politieke lijn gaat zwalken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijn politieke lijn is volstrekt helder geweest; die was in de afgelopen jaren helder en die is helder tot op dit moment; die is helder buiten de Kamer en in de Kamer. Het kan zijn dat u het er niet mee eens bent. Ik heb geen enkele behoefte meer om het allemaal te herhalen, want daar heb ik intussen, met dank aan de voorzitter, tijd genoeg voor gehad. Dat die lijn inderdaad anders is dan die van de fracties van het CDA, de PvdA, de VVD en van D66, zal mij intussen ook wel duidelijk zijn. Maar dat laat onverlet dat ik hier mijn eigen standpunt heb en houd. Ik kan er verder niets aan toe- of afdoen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd of alle locaties wel gelijkwaardig worden uitgewerkt. Ik heb goed geluisterd naar degenen die voor het proces en de IBV waren en daarna gehoord welke voorkeuren zij hadden. Dat was bij zeer velen zeer verschillend. Aan deze zijde was dat echter precies hetzelfde. Men kan er dus op rekenen dat ieder van ons er zeer op zal letten dat alle varianten ook gelijkwaardig worden uitgewerkt. Zo hoort het natuurlijk ook; wij zouden niet anders durven. Bij de volgende ronde van de besluitvorming zullen wij overigens ook ingaan op het onderdeel PPS, welk deel publiek en welk deel privaat wordt. Het is een heel belangrijk onderdeel, ook van de besluitvormingsprocedure. Wij hebben afgesproken dat na afronding van de besluitvorming over de toekomst ook het onderwerp privatisering van een nadere beschouwing zal worden voorzien. De Kamer heeft daar de eerste brief over gehad. Ik neem aan dat wij rond de discussie over de lex specialis al met de Kamer hierover in gesprek komen bij de behandeling van de projectwetgeving. De motie van de heer Poppe heeft hij eigenlijk aan zichzelf gericht. Als hij in het kabinet komt, zal hij niet meewerken aan het vastleggen in een regeerakkoord hiervan. Ik vind eerlijk gezegd dat het niet aan een kabinet, dat niet gaat over de volgende kabinetsformatie, is om daar een oordeel over te geven. Dat

is typisch iets wat individuele fracties dan maar voor zichzelf moeten uitmaken.

De heer **Poppe** (SP): Ik leg ook een motie voor om van de Kamer een uitspraak te vragen. De minister mag er van mij over zwijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoef er dan ook geen mening over te geven. U maakt het mij ontzettend gemakkelijk.

Minister **De Boer**: En mij ook! Voorzitter! De heer Ter Veer heeft gevraagd hoe het zit met de motivatie ten aanzien van het afwijzen van Noord-Groningen. Op bladzijde 38 van de IBV hebben wij dat aangegeven. Ook dat is weer onderbouwd door de onderzoeken, die de Kamer zijn toegestuurd. Ik wil niet zeggen dat wij u ook nog het pakket onderzoeken willen doen toekomen, maar u hebt dat materiaal allemaal.

Aan het adres van de heer Van den Berg merk ik op dat de selectiviteit en de beheersing van de groei worden bepaald door de milieuruimte. Ik vind het eerlijk gezegd niet zo interessant of dat nu met name gevonden wordt in de TOM's of in de andere samenstelling van de vloot. Wat voor het kabinet het allerbelangrijkste is, is dat wordt voldaan aan de milieuranvoorwaarden. Het bedrijf in kwestie heeft dan zelf enige mogelijkheid om te schuiven, zoals wij dat in het gehele milieubeleid doen.

De *lex specialis* wil ik graag betrekken bij de discussie over de projectenprocedure en op de opmerkingen van de heer Poppe zal ik nu maar niet ingaan.

De heer **Poppe** (SP): Wat zegt de minister nu weer?

Minister **De Boer**: Ik ben laatst uitgenodigd door de heer Poppe op een buitengewoon aardige bijeenkomst van zijn partij op een zaterdagmorgen in Rotterdam. Het ging over milieu en er lag nog een conceptverkiezingsprogramma van de SP, waarin werd aangegeven dat groei van Schiphol moest kunnen. Zoals menig partij dat heeft gedaan, heeft uw partij dat ook veranderd nadat de leden hadden gesproken. U hebt op dit ogenblik dus een uitspraak over de groei van de

Schiphol die niet zo erg afwijkt van de uitspraak van GroenLinks. Echter, daar waar u nog niet zo erg lang geleden zei dat groei moest kunnen, hebt u op dit ogenblik een geweldige draai gemaakt.

De heer **Poppe** (SP): Wat is dat nu voor een misverstand? We zitten nog niet aan 44 miljoen passagiers, dus groei kan nog tot 44 miljoen passagiers. Dat is het volume. Daarnaast zijn er nog milieunormen, maar ook die zijn in de PKB vastgelegd. Volgens deze minister mocht daar geen tittel of jota van af. Dat is bij u over en bij mij niet. Dat is het verschil.

Minister **De Boer**: Nee, dat is niet helemaal het verschil, want u hebt een grote zwenking gemaakt. Maar dat vind ik niet zo relevant. Het gaat er op dit ogenblik om of wij milieuwinst kunnen behalen voor de regio. Als dat kan via minder vliegen in de nacht, via het gebruik van andere aanvliegeroutes, via een andere samenstelling van de vloot en via een aantal andere maatregelen, dan is dat de moeite waard. Gezegd wordt dat wij moeten investeren in bijvoorbeeld de aanschaf van nieuwe vliegtuigen in de vloot, wat op dit ogenblik echter nog niet in ons programma zit. Wij moeten wel enige zekerheid hebben over de groei. Wij moeten daarover dus discussiëren ter wille van een verbetering van het milieu. Waarschijnlijk ging om die reden ook Milieudefensie akkoord met de 44 miljoen.

De heer **Poppe** (SP): Als milieuwinst gehaald kan worden, moet daaraan vooral worden vastgehouden. Dan moet niet gelijk worden overgegaan tot invulling met meer vluchten.

De **voorzitter**: Ik constateer dat wij hiermee zijn gekomen aan het einde van dit notaoverleg. Wij hebben dit keer zelfs in twee termijnen over Schiphol gesproken. Wij zullen op een later tijdstip stemmen over de ingediende moties, waarbij rekening wordt gehouden met het verzoek van de Kamer dat de toegezegde informatie er zal zijn alvorens de moties op de stemmingslijst komen. Ik dank beide bewindspersonen voor de gegeven antwoorden en sluit de vergadering.

Sluiting 17.30 uur.