

Schutte

onze veiligheid niet de dupe te laten worden van een onachtzaamheid in het regeerakkoord.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Wij zullen morgenmiddag verdergaan met de behandeling van de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De vergadering wordt van 15.07 uur tot 15.15 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake geluidszones Schiphol (25466, nr. 19).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Vorig jaar, in 1997, was er voor het eerst sprake van de overschrijding van de geluidsgrenzen. Het was eens maar nooit weer. Naar aanleiding van die situatie ontstond de behoefte in de Kamer aan een afspraak rondom de groei van de luchtvaart en de milieugrenzen voor meerdere jaren. Het was bijna te mooi om waar te zijn. Toen werd immers ineens de beleidslijn geïntroduceerd dat van 1998 tot 2003 Schiphol elk jaar 20.000 extra vliegbewegingen kon accommoderen en dat dit gecombineerd kon worden met een daling van het aantal ernstig geluidgehinderde woningen naar om en nabij de 12.000.

Nu weten wij inderdaad dat het echt te mooi was om waar te zijn. De vraag is echter of wij dat al niet eerder hadden moeten c.q. kunnen weten. Over die vraag, de kernvraag van dit debat, wil ik graag meer informatie horen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik constateer overigens dat zij hier alleen is. De regering heeft, overigens met alle respect voor en vertrouwen in deze minister, de afweging gemaakt om de minister van Economische Zaken niet mee te sturen naar de Kamer. Dat is een keuze van de regering. Als die keuze is ingegeven door ziekte van de minister van Economische Zaken, wens ik haar beterschap. Als daar een andere afweging aan ten

grondslag ligt, hoor ik dat graag van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw de voorzitter! De concrete vragen die ik heb, gaan op twee punten over de periode vóór 6 maart. Op 5 maart ontvangt de minister een verslag van het gesprek tussen haar topambtenaren en de presidenten van de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol. Daarin staat: "Eenzijdige verlaging van de PKB-norm is onacceptabel en de sector zal in dat geval het uitvoeringsmemorandum niet tekenen. De KLM onderstreept de mogelijke gevolgen voor het streven naar global airline en afhaken van alliantiepartners."

Ik heb hier een enkele vraag over. Waarom heeft de minister het "onacceptabel" van de luchtvaartsector voor 6 maart de Kamer niet laten weten? Hoe valt deze wetenschap bij de minister te rijmen met het antwoord op vraag 5 op bladzijde 20 van de schriftelijke vragen die wij hebben gesteld? Daarin staat: "Schiphol heeft met betrekking tot de berekening van het NLR in de periode rond maart niet aangegeven dat deze niet haalbaar dan wel onacceptabel was." Een nadere verklaring lijkt mij gerechtvaardigd.

Waarom heeft de minister het onaanvaardbaar van de luchtvaartsector en het heel nadrukkelijke advies, ook van 5 maart, van haar topambtenaar, de heer Weck, niet overgenomen?

Het tweede punt gaat over de datum van 6 maart en over het onhaalbare van het aantal van 12.000. Uit de hoorzitting van gisteren bleek dat de lezing van Schiphol diametraal staat op de lezing van de heer Weck van de Rijksluchtvaartdienst. Schiphol hield vol dat er voor 6 maart wel een signaal was gegeven dat het niet haalbaar zou zijn. De RLD zei dat dit absoluut niet het geval was.

Mevrouw de voorzitter! Sinds enkele uren beschik ik over een fax van 13 februari, waarvan Schiphol melding maakt in de brief van 21 augustus jl. In deze fax schrijft Schiphol aan de RLD dat het aantal vliegbewegingen bij 460.000 leidt tot een aantal geluidgehinderde woningen van 13.924, zeg maar om en nabij de 14.000. Dat is een indicatieve zoneberekening: bij een groei van 100.000 vliegbewegingen een kleine 14.000 geluidgehinderde woningen. Dat is dus wel degelijk

een signaal van de luchtvaartsector voor 6 maart aan de RLD – voor degenen die er niet dagelijks mee omgaan: dat zijn ambtenaren van dat directoraat-generaal van Verkeer en Waterstaat – en daarmee in staatsrechtelijke zin ook aan de minister. Ik vraag de minister daarop te reageren.

In de schoonschipnotitie wordt op bladzijde 8 gemeld: "Op 5 februari ontvangt de minister een eerste grove berekening. Schiphol heeft hierbij het vastgestelde gebruik van 1998 dat uitging van 360.000 bewegingen opgeschaald naar 460.000 bewegingen in 2002. De berekening van Schiphol waarin geen meteomarge is gehanteerd, laat circa 11.300 geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-contour zien." Als je wel een meteomarge hanteert, kom je op een kleine 14.000 geluidgehinderde woningen. Dit is het tweede signaal. Het eerste is nieuw voor ons en is natuurlijk van grote betekenis.

Mevrouw de voorzitter! Waarom heeft de minister de Kamer niet geïnformeerd over het signaal dat Schiphol uitzond in februari en dat materieel neerkwam op de onhaalbaarheid van een groei met 100.000 vliegbewegingen in combinatie met een daling van het aantal geluidgehinderde woningen naar 12.000? De stelling van Schiphol lijkt hiermee onderschreven. De onjuistheid van de stelling van de heer Weck lijkt hiermee – ik druk me voorzichtig uit – aangegeven. Het is aan de minister om daar een reactie op te geven.

Op 15 april geeft de Kamer haar oordeel en stemt zij in meerderheid in met het stuk dat op 6 maart naar de Kamer is gegaan, waarbij de daling naar circa 12.000 geluidgehinderde woningen een kernpunt is. Maar voor de minister is dat blijkbaar geen kernpunt. Waarom schrijft de minister op bladzijde 10 van de schoonschipnotitie: "De essentie van de brief van 6 maart is dat het nader onderzoek heeft opgeleverd dat de 100.000 extra vliegbewegingen geaccomodeerd kunnen worden onder gelijktijdige verlaging van het totaal aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-geluidszone onder de norm van maximaal 15.000 woningen."? Dat was niet de kern. De kern was natuurlijk dat uit de NLR-berekening bleek dat het mogelijk was om het aantal richting 12.000 te laten dalen. Wat is de reden daarvoor? Is de

Rosenmüller

reden dat de minister dit later wel in het uitvoeringsmemorandum heeft opgenomen?

Dat ook dit een cruciale kwestie is, blijkt wel uit de volgende passage uit de schoonschijfnotitie, vermeld op bladzijde 12: "...het opstellen van het door het kabinet gewenste uitvoeringsmemorandum als onderdeel van het kabinetsvoornemen laat de sector weten niet akkoord te kunnen gaan met een in hun opvatting eenzijdige verlaging (streven naar circa 12.000) van het aantal van 15.100 woningen zoals dat in de PKB geformuleerd staat." Klopt het dat de minister geprobeerd heeft die 12.000 in het memorandum te krijgen, zoals gisteren gemeld werd – er zijn concepten, werd gisteren gemeld, waarin het aantal van 12.000 staat – als logisch gevolg van het standpunt dat op 6 maart is ingenomen, namelijk: 100.000 vliegbewegingen en een daling van het aantal geluidgehinderde woningen naar 12.000? Waarom heeft de minister de Kamer niet laten weten dat de sector op het moment dat onderhandeld werd over het memorandum, dus na 6 maart, het aantal van 12.000 nog steeds onaanvaardbaar vond? Dat "onaanvaardbaar" is natuurlijk ernstig, want er lag een kabinetsbesluit. De vraag was op dat moment: wie danst naar de pijpen van wie; luistert de sector naar de politiek of gaat de politiek door de knieën voor de sector? Het laatste is gebeurd. Mag dat overigens in een periode waarin het kabinet demissionair is, vroeg ik mij vannacht nog af?

De **voorzitter**: Kunt u afronden, mijnheer Rosenmüller?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat zal ik proberen, voorzitter.

De kwestie rond het memorandum is cruciaal. De minister zegt: in mei, juni bereikten mij pas de eerste signalen van Schiphol dat die 12.000 niet meer kon. Dit betekent dat er bij de ondertekening van het memorandum signalen waren dat het niet meer kon. Ik vraag u waarom u een memorandum heeft ondertekend waarin 15.100 wel is opgenomen en 12.000 niet, terwijl 12.000 eigenlijk als onhaalbaar werd gezien. Waarom hoort de Kamer daar niets over? Waarom ontstaat pas op 21 augustus een briefwisseling?

Mijn op één na laatste punt gaat over 6 maart zelf: de tegenstrijdige

briefwisseling die de Kamer en Schiphol ontvingen. Op dezelfde dag krijgt de Kamer een brief waarin het streven van het kabinet staat om de 100.000 extra vliegbewegingen te combineren met een daling van het aantal geluidbelaste woningen naar 12.000. In de brief aan Schiphol staat die informatie niet. Die tegenstrijdigheid moet opgehelderd worden. Ik vind het onbegrijpelijk dat het kabinet deze beleidslijn aan de Kamer heeft meegedeeld, maar deze niet vergezeld heeft doen gaan van een signaal aan de sector. Sterker nog: van zijn opvatting aan de sector. Misschien mag ik een citaat voorlezen uit de brief van 6 maart aan Schiphol: "Resultaten van nader onderzoek inzake geluidsbelasting geven aan dat de 100.000 extra vliegbewegingen geaccommodeerd kunnen worden onder gelijktijdige verlaging van het aantal geluidbelaste woningen." Men heeft het hier overigens over het onderzoek van het NLR dat tussen half februari en 6 maart is uitgevoerd. Dank je de koekoek! Het ging om de uiteindelijke uitkomst, namelijk om het streven naar de 12.000 woningen, dat op dat moment nog mogelijk leek te zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Rosenmüller, u brengt mij in een onmogelijke positie. U hebt nu al tien minuten gesproken, terwijl u akkoord bent gegaan met een spreektijd van vijf minuten voor iedereen. Het enige wat ik nu nog kan doen, is tegen alle andere woordvoerders zeggen dat zij allemaal zoveel tijd kunnen nemen. Ik verzoek u nog één zin uit te spreken. Ik vind het heel jammer, maar de Kamer heeft zelf besloten dat voor dit debat een inbreng van 5 minuten voor alle fracties voldoende is. Het ligt niet zo in mijn aard om flauw te doen, maar ik herinner u eraan dat u op dit moment al meer dan twee maal die 5 minuten hebt gebruikt. Ik begrijp het belang van het onderwerp en daarom heb ik uw bijdrage niet al te veel willen bekorten. Maar als u nu een afrondende zin uitspreekt, weten alle andere woordvoerders ook waar zij aan toe zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Bij zijn opmerking over de twee brieven wekt de heer Rosenmüller op zijn minst de suggestie dat Schiphol niet weet wat hier in de Kamer gebeurt, dus dat Schiphol niet

zou weten van stukken die hier in de Kamer geproduceerd worden. Daarnaast vraag ik mij af of hij geen krokodillentranen huilt. In de brief aan de Kamer van 6 maart wordt namelijk verwezen naar de brief aan Schiphol. Onderaan die brief staat: ik doe u hierbij een afschrift toekomen van de brief aan Amsterdam Airport Schiphol. Heeft de heer Rosenmüller dat zelf toen ook niet gezien, net zomin als hij in het uitvoeringsmemorandum van juli heeft ontdekt dat daar niet meer werd gesproken van de 12.000 woningen? Vindt hij het niet erg gemakkelijk om alle zwartepieten aan één kant toe te spelen, terwijl hij over alle informatie beschikte maar destijds niet reageerde?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Nee, dat vind ik helemaal niet. Ik leg de vinger op de zere plek. Die zere plek is onder andere dat de brief van de minister aan de Kamer en de brief aan Schiphol, van dezelfde datum, tegenstrijdige informatie bevatten. Mijn simpele vraag is: waarom heeft het kabinet de afweging gemaakt om in de brief aan de Kamer wel die 12.000 woningen op te nemen en in de brief aan Schiphol alleen de passage op te nemen dat wordt gestreefd naar een aantal geluidbelaste woningen onder 15.100? Dat is een cruciaal verschil. In de loop van het proces keert dat voortdurend terug.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Die vraag is gisteren aan de orde geweest en er is toen ook op geantwoord: dat kwam doordat die brief een reactie was op een brief van Schiphol over het gebruiksplan. Maar mijnheer Rosenmüller, u hebt toch niet de illusie dat Schiphol de brief aan de Tweede Kamer van 6 maart, waarin die koppeling wordt gemaakt, niet kent, temeer omdat de sector op 5 maart heeft laten weten een dergelijke koppeling niet te wensen. De sector heeft niet gezegd dat hij het niet haalbaar achtte, maar dat hij het niet wilde. U maakt mij niet wijs dat de sector de dag daarop niet wist dat die brief aan de Kamer bestond. Ik geloof dat u nu zaken aan het opblazen bent. Dit snijdt toch geen hout.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijnheer Te Veldhuis, deze fax van 13 februari geeft een signaal van Schiphol: dat vindt de 12.000

Rosenmüller

woningen naast onacceptabel ook onhaalbaar. Die fax is van 13 februari. Daarnaast geloof ik best dat Schiphol als grote onderneming kennisneemt van alle stukken die de Kamer krijgt, maar het gaat haar natuurlijk ook om de formele relatie tussen de regering en die onderneming. De vraag is – u zou deze toch ook moeten stellen – waarom de regering wel aan de Kamer schrijft "12.000" en niet aan de luchtvaartsector. Dat is toch merkwaardig?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Hebt u ooit één signaal van Schiphol gehad, vóór augustus, waarin Schiphol heeft meegedeeld dat die 12.000 niet haalbaar was? Dat is wat anders dan dat het niet wenselijk is of niet acceptabel. Hebt u dat signaal ooit gehad, anders dan nu via deze fax?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Nu, ik had het ook al eerder maar iets bedekter in de brief van 21 augustus, want daarin wordt melding gemaakt van die fax. Toen daar gisteren niet over gesproken is, heb ik gisterenavond Schiphol gebeld en gevraagd of wij die fax konden krijgen. Immers, eigenlijk wordt in de loop van die brief de conclusie getrokken dat op basis van deze fax Schiphol bevestigt dat dit niet kan en niet haalbaar is. Nogmaals, in de schoonschipnotitie van de minister, alweer dáárvoor, staat dat er op 5 juni door Schiphol ook al een signaal was afgegeven. Ik heb, eerlijk gezegd, signalen te over.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kunt u de tekst van de fax nog een keer voorlezen, waarvan u zo-even letterlijk zei: Schiphol geeft in deze brief het signaal dat dat aantal niet haalbaar is? Kunt u nog eens voorlezen wat daar staat over indicatieve berekeningen?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U heeft het zelf ook...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het niet; ik heb het net van de heer Reitsma mogen lezen. U heeft het direct via Schiphol; uw contacten met hen zijn tegenwoordig beter dan de mijne.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Nee, dat is flauw. Dat misverstand zou ik uit de wereld willen helpen, want toen ik die informatie kreeg, heb ik afgesproken dat het naar alle

collega's gaat. Wat dat betreft houd ik niet van informatievoorsprong.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vraag alleen of u het even kunt voorlezen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U zei er iets tussendoor en daar moest ik even op reageren.

Nu ja, het is moeilijk om op afstand kolommetjes te lezen; kom iets dichterbij me staan, zou ik zeggen, dan kunt u het ook zien. Er staat namelijk: 460.000 bewegingen met een meteomarge van 15% leveren een aantal geluidbelaste woningen op van 13.924 en dat is een indicatieve zoneberekening. Ik kan er voor mensen die kijken, niets anders van maken, maar het is nu eenmaal zo: dat is het aantal geluidbelaste woningen bij die marge van 15%, horende bij een aantal bewegingen van 460.000.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu zegt u het precies goed. Het is een indicatieve zoneberekening.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat zei ik daarvoor ook al.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, u zei dat ze aangegeven hadden dat het niet haalbaar was.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijnheer Van Gijzel, ik heb letterlijk het woord indicatieve zoneberekening genoemd, omdat ik hier geen woordenspelletjes wil voeren en omdat het hier gaat om zorgvuldig te formuleren signalen, waarbij het ook u zou sieren als u die signalen op waarde zou schatten. Dat is verder uw zaak, maar waar het hier om gaat, is dat tot gisteren gezegd werd, door de minister via de brieven en door de heer Weck als topambtenaar bij de RLD: wij hebben nooit van Schiphol een signaal gekregen. Nu, dit vind ik een signaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Weck zei gisteren volgens mij: in de eerste periode was het dat men het niet wenselijk vond en in de tweede betrof het de onhaalbaarheid. Hier staat dat er een indicatieve berekening gemaakt is. Ik kom er dadelijk in mijn eigen termijn nog wel op terug. Vervolgens is Schiphol om de tafel gaan zitten om te kijken of dat klopte. Daarvoor zijn die NRL-berekeningen gemaakt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Mag ik dan, in de richting van de heer Van Gijzel, even terug naar de tweede vraag die hij bij de schriftelijke vragen gesteld heeft. Toen zei hij: heeft de luchthaven in het overleg tot 16 februari te kennen gegeven dat 460.000 vluchten afwikkelaar zouden zijn binnen de 12.000 woningen in de 35 Ke, en heeft zij pas eerst na dat principebesluit te kennen gegeven dat de 12.000 niet haalbaar zouden zijn? Dan zegt de minister: in mei, juni krijgen wij die signalen, etc. Ik verwijs naar de bekende passage.

Ik vind, mijnheer Van Gijzel, dat als u vraagt of Schiphol, respectievelijk de luchtvaartsector, vóór 16 februari zo'n signaal heeft afgegeven of niet, ik hier zo'n signaal heb. Dat heeft u ook of dat krijgt u ook – dat is op dit moment niet relevant – maar dat had u moeten hebben. Waar het om gaat, is dat dit het signaal is waarvan u zelf al vroeg, terecht overigens, of het bestond of niet. Dat lijkt me, eerlijk gezegd, vrij cruciaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat signaal had ik wel graag willen hebben, maar dat is niet dit signaal. Dit signaal zegt: wij hebben het nog eens indicatief bekeken. Ze zeggen ook expliciet "indicatief"...

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ja, dat zeg ik ook.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): ...en hechten er geen doorslaggevende waarde aan; het moet nog verder berekend worden. Indicatief, maar zij zeggen er niet bij dat het niet haalbaar is. Je zou dus op zijn minst mogen verwachten dat, als zij daarvan overtuigd waren, zij zouden zeggen: dit kan niet. Ik zal er zo meteen nog op terugkomen in mijn eigen termijn, waarom je die aanname zoals u dat doet, niet mag doen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Maar, mevrouw de voorzitter, ook de berekeningen van het NLR, die gemaakt zijn tussen half februari en 6 maart, zijn indicatieve berekeningen. Dat heeft het NLR gisteren zelf gezegd en het is terecht dat de heer Van Gijzel nu vermeldt dat het indicatieve gegevens zijn. Bij de vergelijkingen die mij maken, vergelijken wij dus de indicatieve berekening van Schiphol, gedateerd

Rosenmüller

13 februari, met de indicatieve berekening van het NLR, waarin men uitkomt op 12.000 woningen. Ik kan er niets aan veranderen. Dit zijn de feiten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het lijkt mij voor de orde van de vergadering goed te melden dat ik vijf minuten voor aanvang dit debat de antwoorden heb gekregen op enkele vragen die ik gisteren aan de vertegenwoordigers van Schiphol heb gesteld en die toen niet beantwoord zijn. Het stuk met de antwoorden is gestuurd naar de griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Het lijkt mij nuttig dat tijdens dit debat iedereen die antwoorden kent, want over deze antwoorden en de daarbijbehorende bijlage gaat deze discussie.

De **voorzitter**: Ik hoor van de griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat dat het stuk met deze antwoorden is verspreid. Ik neem aan dat iedereen intussen dat stuk ontvangen heeft. Aan het gezicht van enkele woordvoerders zie ik dat dit niet het geval is. Ik zal er daarom voor zorgen dat het stuk alsnog in de zaal wordt uitgedeeld.

De heer Rosenmüller krijgt voorts de gelegenheid om zijn laatste zin uit te spreken en die laatste zin is niet al te lang.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Nee, voorzitter, die is niet al te lang. U kent mijn trucjes, maar daar zal ik geen gebruik van maken. Als ik dat wel doe, kapt u mij maar af.

Ik wil de minister ten slotte vragen alle enigszins relevante informatie de Kamer toe te zenden en mij een concreet antwoord te geven op de vraag die voortvloeit uit het interview van vanochtend in de Volkskrant, een interview dat deze krant had met de president-directeur van de KLM over het overleg met de minister-president. Daarvan wil ik alles weten: tijdstip, inhoud en wat verder relevant is.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Al geruime tijd staat Schiphol hoog op de politieke agenda en al geruime tijd genereert het veel aandacht in de media. De CDA-fractie vindt dat volkomen terecht. Schiphol raakt de toekomst van ons land. Die toekomst mag niet

verkwanseld worden met een woordenspelletje. Schiphol verbeeldt de spanning tussen het belang van het milieu en het belang van de economie. Er geldt in dit verband nog een derde reden: Schiphol is bepalend voor het vertrouwen in de politiek. Met Schiphol is de betrouwbare overheid in het geding.

In de 12.000 woningen waarover wij spreken, wonen mensen, gezinnen, die willen weten waar zij aan toe zijn. En wat te denken van al die anderen die vrijwel dagelijks via de krant of de televisie iets over dit onderwerp horen? Als wij hier in de Kamer al moeite hebben om te snappen hoe het allemaal zit, hoe moeilijk moet dat dan wel niet voor anderen zijn? Waarom het de CDA-fractie met name vandaag gaat, is het verkrijgen van helderheid en inzicht in de processen. Op die manier willen wij het vertrouwen in de toekomst herwinnen.

Voorzitter! De hoorzitting van gisteren diende ertoe het beeld te completeren. Wij wilden inzicht en antwoord op de vragen: wie, wanneer en hoe? De behandeling van dit onderwerp wordt langzamerhand een spannend jongensboek en een speurtocht naar de waarheid. In mijn bijdrage wil ik de minister graag het beeld van de werkelijkheid schetsen dat mij inmiddels voor ogen staat. Ik wil dat doen met het motto: probeer nooit twee heren te dienen.

Voor mij begint het verhaal in februari. In het debat met de minister breng ik naar voren dat ik vanuit de luchtvaartsector signalen heb ontvangen die erop duiden dat het in acht nemen van de grens van 12.000 geluidgehinderde woningen wel eens niet haalbaar zou kunnen zijn. Ik stel de ministers dan ook voor om niet te spreken van een resultaatsverplichting, maar van een inspanningsverplichting en wel onder het motto: laten we niet iets beloven als we weten dat we de belofte niet waar kunnen maken.

Tot mijn verbazing willen de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en VROM daar niet van weten. Er wordt glashard vastgehouden aan een resultaatsverplichting van circa 12.000 geluidgehinderde woningen. Onduidelijk blijft of dat geldt voor het eerste jaar of voor de totale periode waarin de groei van vijf keer 20.000 vliegbewegingen wordt gerealiseerd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Waar kan ik terugvinden dat er glashard een resultaatsverplichting van 12.000 is aangegaan? Kan de heer Reitsma mij de vindplaats daarvan melden?

De heer **Reitsma** (CDA): In het algemeen overleg is door mij die vraag gesteld. Ik heb er zelf aantekening van gemaakt dat de bewindslieden, zowel mevrouw De Boer als mevrouw Jorritsma, hebben gezegd: een inspanningsverplichting is ons te licht, wij willen een resultaatsverplichting en wij komen er in maart mee. Ik erken dat het wat ruimer in algemene bewoordingen staat in het verslag van het algemeen overleg. Maar als u de band naluistert – als u daaraan twijfelt, dan moeten wij dat maar doen – dan hoort u dat er letterlijk wordt gesproken over een resultaatsverplichting.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het is dus een glasharde resultaatsverplichting omdat het in uw aantekeningen staat, maar verder niet is terug te vinden. Ik heb een poging gedaan om het te vinden. Ik vind het vreemd dat u dat zegt, omdat de regering in de brief van 6 maart zegt te streven naar 12.000. In het algemeen overleg hierover van april zegt de minister van Verkeer en Waterstaat: ik weet niet of wij dat halen, want dat moet nog hardge maakt worden bij de MER die in 1999 verschijnt. Ik vraag mij af hoe u in uw aantekeningen kunt zetten dat het een glasharde resultaatsverplichting is. Is het misschien een beetje self-fulfilling prophecy?

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij had u ook oren tijdens het algemeen overleg. Verder heb ik er niets aan toe te voegen.

Voorzitter! Mijn stelling is dat er op het moment dat het debat plaatsvond al signalen waren dat 12.000 niet haalbaar zou blijken. Ik wil bijvoorbeeld nog van de minister horen of er voor dat debat in februari al contacten waren tussen de bewindslieden – welke bewindslieden en op welk niveau? – en de luchtvaartsector over de haalbaarheid van een combinatie van vijf keer 20.000 vliegbewegingen en 12.000 woningen of al dan niet een ander getal. KLM-topman Van Wijk was er vandaag in de Volkskrant helder over; ik verwijs daarnaar. Volgens mij

Reitsma

zijn er ook signalen binnengekomen bij de PvdA en D66, maar zij zullen dat zelf moeten verwoorden. Ik ben benieuwd wat zij op dit punt te melden hebben.

Het tweede belangrijke moment in februari is het onderzoek van het NLR in opdracht van de RLD, dus de minister. Dat onderzoek vindt onder grote tijdsdruk plaats; te grote tijdsdruk, zo is mijn indruk. Waarom is dat gebeurd en wat zijn daarvan de gevolgen? Een andere belangrijke vraag bij dat onderzoek is waarom slechts de geluidsbelasting wordt berekend en waarom daarbij geen capaciteitsberekeningen van de banen zijn betrokken. Daardoor vormen de uitkomsten van de berekeningen een onvoldoende basis voor het kabinet voor een beslissing, hetgeen gisteren door het NLR is bevestigd en vandaag in antwoord op mijn vraag schriftelijk door Schiphol is bevestigd. Of ziet de minister dat anders?

Vervolgens vindt op 5 maart het zogenaamde "presidentenoverleg" plaats. Waar blijven de verslagen die ik gisteren heb gevraagd? U zou dat voor het Kamerdebat meedelen. Ik heb ze nog niet gezien. Of liggen ze inmiddels ook bij de griffier?

De **voorzitter**: Als u het aan mij vraagt: ik zou het niet weten.

De heer **Reitsma** (CDA): Kan de minister daarop antwoorden?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Die liggen niet bij de griffier.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar de Kamer heeft erom gevraagd. De topambtenaar van het departement zou overleggen met de minister. Wij zouden voor het debat een mededeling krijgen of wij de verslagen kregen. Ik heb tot heden geen mededeling ontvangen.

In het presidentenoverleg op 5 maart wordt door de sector gesteld dat het terugdraaien van de PKB-norm van 12.000 onacceptabel is en niet in het uitvoeringsmemorandum mag worden opgenomen, omdat men het dan niet zal tekenen. Die signalen staan zwart op wit. De president-directeur van Schiphol heeft tevens gemeld dat er inmiddels voldoende signalen aan het departement van Verkeer en Waterstaat zijn afgegeven dat het niet haalbaar is. Het is dan ook geen wonder dat de heer Weck, die bij het

presidentenoverleg aanwezig was, diezelfde dag de minister in de brief, die inmiddels veel besproken is, negatief adviseert over de 12.000 woningen. Kortom, de signalen dat het onacceptabel en onhaalbaar is, zijn door Schiphol gegeven voordat het kabinet in maart een besluit heeft genomen, maar ook daarna. De fax van 13 februari is ook helder. Die fax van Schiphol was gericht aan de RLD, dus aan de minister. De minister had het dus kunnen weten. Daarin is heel helder en indicatief, zoals de minister ook het besluit heeft genomen op basis van de NLR-cijfers, aangegeven dat het fors boven de 12.000 uit zal schieten en dat die combinatie niet haalbaar is.

Op 6 maart wordt de brief aan de Kamer verzonden, waarin het aantal van 12.000 woningen overeind is blijven staan. Waarom is er niets met de brief van de heer Weck gedaan? Dit terwijl Schiphol op diezelfde dag een brief met een andere strekking heeft ontvangen. Ik erken dat ook de brief die aan de Kamer is gestuurd, daarheen is gestuurd, maar waarom zijn er twee verschillende brieven, met twee verschillende inhouds gestuurd? Zie ik deze discrepantie juist? Was er direct na het kabinetsbesluit in maart wel of geen discussie tussen Schiphol en de RLD over de berekeningen? In antwoord op schriftelijke vragen zei de minister dat er geen discussie was, maar wij hebben in de stukken anders kunnen lezen.

Dat de signalen wel hout snijden, blijkt eind juni, wanneer het uitvoeringsmemorandum zijn licht ziet. Er worden niet langer twee heren gediend, waarschijnlijk dankzij de verkiezingen. Conform de wens van de sector ontbreekt het aantal van 12.000 woningen in de stukken. De minister is dus klaarblijkelijk tot de conclusie gekomen – alle betrokkenen delen die mening – dat de zone van 12.000 geluidbelaste woningen niet te combineren is met 460.000 vliegbewegingen. Dit wordt bevestigd op de hoorzitting, zowel door Schiphol als door een ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik heb de spreektijden verlengd tot 10 minuten, maar dan moet u daar niet overheen gaan. Misschien kunt u afronden?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben bijna klaar.

De **voorzitter**: U bent niet bijna klaar, u spreekt ter afronding nog één zin uit. Ik zie dat de heer Te Veldhuis u komt redden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): U ziet, voorzitter, hoe collegiaal ik ben.

De heer Reitsma spreekt nu in verwijtende zin over dat uitvoeringsmemorandum. Hij heeft die brief echter ook gekregen. Was het hem niet opgevallen dat dat getal van 12.000 er niet meer in stond? Als het hem wel is opgevallen, waarom heeft hij dan niet gereageerd? Hij leest toch ook alle brieven en alle stukken over Schiphol tot achter de komma?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb in dit debat geen enkel verwijt willen uitspreken. Ik heb alleen een impressie willen geven van het beeld dat ik heb na het lezen van alle stukken en het meemaken van de hoorzitting. Ik schets dat beeld en vraag aan de minister of zij het eens is met dat beeld. Laten wij de minister nu eens aan het woord laten zonder dat er één verwijt wordt uitgesproken. Het gaat mij om feiten. Laten wij in dit stadium dan ook geen verwijten uitspreken en laten wij geen politieke conclusies trekken. Daarvoor moeten wij de zaak eerst op tafel hebben. Ik zou graag willen dat de heer Te Veldhuis ook meedoet aan het verzamelen van feiten om een verantwoorde politieke conclusie te kunnen trekken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Conclusies hebben wij nog niet getrokken. Wij hebben echter wel een mening gevormd, die kan de heer Reitsma overal in de kranten terugvinden. Ik heb een hele simpele en feitelijke vraag aan de heer Reitsma. Is het hem opgevallen dat in het uitvoeringsmemorandum van 10 juli het getal van 12.000 niet meer genoemd wordt, maar de wettelijke norm van 15.000 wel?

De heer **Reitsma** (CDA): Omdat de heer Te Veldhuis erover begint, wil ik eerst een opmerking maken over meningen in de krant. Ik heb gelezen dat de heer Te Veldhuis tegen de PvdA heeft gezegd: pas op, kom niet aan onze Annemarie Jorritsma, want dan komen wij aan Kok. Wie durft hier te praten over meningen in de krant?

Op de vraag van de heer Te Veldhuis wil ik antwoorden dat ik

Reitsma

zojuist letterlijk heb gezegd dat ik het beeld heb dat het getal van 12.000 er niet in staat.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Waarom trekt de heer Reitsma nu pas aan de bel en niet toen al?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een goede vraag. In mei, juni werd een uitvoeringsmemorandum door het kabinet vastgesteld en die werd vervolgens in de vakantieperiode, toen de heer Te Veldhuis druk bezig was met de formatie, naar de Kamer gestuurd. Als de Kamer terugkomt van reces, moet zij wachten tot een nieuw kabinet tot stand is gebracht. In de regeringsverklaring en de algemene politieke beschouwingen zei de minister-president dat er formeel pas in september – ik stap eroverheen dat dit augustus bleek te zijn – een eerste signaal van Schiphol kwam dat het aantal van 12.000 woningen onhaalbaar is. Dit alles overziende, moet de heer Te Veldhuis hier niet de onschuldige pief uithangen en vragen waarom wij nu pas, samen met andere collega's, aan de bel trekken. Dankzij de oplettendheid van de fractievoorzitter van de PvdA die zei van het geheel horendol te worden en om een schoonschijnnotitie vroeg met daarin een integraal overzicht, kunnen wij nu tot een oordeel komen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Reitsma heeft heel veel woorden nodig om te zeggen dat het hem niet was opgevallen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Waarvan akte!

Ik vraag de minister om te reageren op dit beeld en op mijn vragen. Is er verder nog relevante informatie op het departement van de minister aanwezig die wij nodig hebben om tot een goed politiek oordeel te komen? Dit oordeel moet er immers op enig moment komen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mevrouw de voorzitter! Heeft de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, de huidige minister van Economische Zaken, begin maart van dit jaar en ook later de Tweede Kamer bewust relevante informatie onthouden of niet? Deze vraag staat wat mij betreft centraal in deze aflevering van het drama Schiphol.

Het is een beetje wrang dat beide hoofdrolspelers, minister Jorritsma en president-directeur Smits van Schiphol, inmiddels niet meer meespelen. De opvolgers worden met een vervelende erfenis geconfronteerd.

Voor de zomer ging de Kamer in meerderheid akkoord met vijf keer 20.000 extra vluchten op Schiphol gecombineerd met een streven de geluidszone te dimensioneren op circa 12.000 woningen. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat sprak optimistisch van een win-winsituatie. Schiphol mocht de komende vijf jaar flink groeien, terwijl men ruimschoots beneden de PKB-norm van 15.100 zwaar geluidbelaste woningen kon blijven. Nota bene, dit oogde als winst! In feite was er echter sprake van een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Voor wij het weten, kan dit uit het oog worden verloren. Ongetwijfeld hoopte minister Jorritsma dat de discussie over het aantal geluidgehinderde woningen voorlopig verstomd zou zijn door in één keer te besluiten tot 100.000 vliegbewegingen extra in plaats van vijf jaar achtereenvolgens te praten over 20.000 extra vliegbewegingen.

Het groene licht van de Kamer is uiteraard gegeven op basis van de toen beschikbare informatie. Een wat ons betreft zeer relevant feit werd niet in de besluitvorming betrokken, simpelweg omdat de minister het niet meldde. Ik heb het dan over de uitspraak van de sector op 5 maart dat een dimensionering op 12.000 woningen niet acceptabel was. De RPF-fractie vindt het achterwege laten van deze informatie onbegrijpelijk. De minister had met haar politieke ervaring aan kunnen voelen dat dit voor de Kamer belangwekkende informatie was. Bij alle debatten rond Schiphol, de PKB inclusie, is steeds ernstig rekening gehouden met de wensen van Schiphol, zonder dat overigens het primaat van de politiek uit het oog werd verloren.

Vaststaat dat een Kamermeerderheid akkoord ging met het zogenaamde compromis, zonder dat duidelijk was hoe nauwkeurig de berekeningen waren die eraan ten grondslag lagen. De Kamer mag dus voor een deel ook de hand in eigen boezem steken. Er moet nog altijd een nieuwe MER worden gepubliceerd. Naast het feit dat in de brief van 6 maart wordt gesproken over

een "streven", was dat voor de RPF-fractie aanleiding om niet akkoord te gaan met het voorstel tot uitbreiding met 100.000 vluchten. Achteraf blijkt ook dat de cijfers van het NLR niet echt nauwkeurig zijn geweest. Formeel kan het NLR misschien niets worden verweten. Het zocht uit wat werd gevraagd, ook al was duidelijk dat bepaalde informatie soms betrekkelijk nutteloos was omdat met bepaalde belangrijke parameters geen rekening was gehouden.

Los hiervan lijkt het erop dat een politieke meerderheid hoe dan ook een uitbreiding van 100.000 extra vliegbewegingen zou accepteren. Dat is misschien wel het meest irritante van deze hele geschiedenis. Telkens weer worden de grenzen van de groei van de luchtvaart opgerekt. Dat gebeurt telkens met goedvinden van de regering en de Kamer. "Eens maar nooit meer" wordt "Eens maar nooit meer zó". Gedogen wordt anticiperend gedogen en een gebruiksplan wordt partieel vastgesteld. Door op deze manier te redeneren, ontgaat het velen dat intussen afspraken die oorspronkelijk waren gesteld, niet meer worden nagekomen. Dat is fnuikend voor het rechtsgevoel van velen, vooral omwonenden.

Voorzitter! We kunnen Schiphol verwijten dat het de politiek reeds verschillende keren voor voldongen feiten heeft gesteld. Niemand durfde de grenzen scherp te trekken en daaraan vast te houden, want de naam en faam van Schiphol waren in het geding. Het verbaast mij ook dat Schiphol geen signalen aan de Kamer heeft gegeven, ook niet toen voor de luchthaven overduidelijk moest zijn dat de Kamer bij haar besluitvorming blijkbaar uitging van een dimensionering van 12.000 woningen. Wij kunnen de minister daarop moeilijk aanspreken. Wij constateren wel dat de regering in de richting van de sector dingen anders heeft gezegd dan in de richting van de Kamer. Wat is de verklaring voor het feit dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat op 6 maart een brief naar de Kamer stuurde waarin sprake was van de bewuste 12.000 woningen, terwijl in de brief aan Schiphol die op dezelfde dag verstuurd werd, het getal 12.000 niet voorkwam? Wij hebben het gevoel dat de minister op twee borden aan het schaken was. Ook in de brief aan de Kamer op 10 juli met betrekking

Stellingwerf

tot het uitvoeringsmemorandum wordt met geen woord gerept over het ontbreken van de 12.000 woningen daarin. Uit de stukken valt af te leiden dat zij in elk geval vanaf mei maar al te goed wist dat de sector ondubbelzinnig had aangegeven dat 12.000 geen haalbare kaart was. Dit gegeven is overigens moeilijk te rijmen met het feit dat de sector de minister nu heeft meegedeeld dat dat in 1999 wel mogelijk is. Zal dit voornemen vooral gevolgen hebben voor de nationale luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM-topman Van Wijk vanmorgen in de Volkskrant stelde? Kan deze minister bevestigen dat 18 mei de eerste dag was waarop haar voorganger over het "onhaalbaar" hoorde?

Hoe dan ook, de Kamer is te lang uitgegaan van een te optimistisch scenario. Het feit dat in de achter ons liggende maanden geen formele besluitvorming in de Kamer plaatsvond, doet daaraan niets af.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De minister heeft de Kamer naar aanleiding van de algemene politieke beschouwingen een notitie gezonden die in de wandelgangen de naam "schoonshipnotitie" kreeg. Die naam is enigszins misleidend, omdat die suggereert dat alles wat in het verleden is gebeurd, duidelijk uitgelegd en verklaard wordt. Dat is niet het geval. Het is een summier historisch overzicht dat, na een algemene inleiding over zones en contouren, begint met het gebruiksplan 1997. Dat is onterecht. De politieke mist rond Schiphol ontstaat al in de periode dat de planologische kernbeslissing en de aanwijzing speelden, namelijk in 1995 en 1996. In het PKB-debat van 21 juni 1995 stelde ons Kamerlid Poppe al dat Schiphol mainport al die grote maatschappelijke nadelen niet waard was en dat de door de regering gestelde dubbeldoelstelling niet werd waargemaakt. Er vond toen onder andere een discussie plaats over het maximaantal te vervoeren passagiers in 2015, aanvankelijk 40 miljoen, later 44 miljoen. Een probleem daarbij was dat het groeiplafond voor 2015 niet werd afgegrensd door een vastgestelde jaarlijkse groei. Bij herhaling heeft de vorige minister van Verkeer en Waterstaat in de jaren 1995 en 1996

de Kamer laten weten dat het met die grens van 44 miljoen passagiers wel snor zat, terwijl uit gegevens van Schiphol – die van de KLM, gebaseerd op de feitelijke ontwikkelingen – duidelijk werd dat het aantal van 44 miljoen veel eerder gehaald zou worden. De jaarlijkse groei lag ver boven de geraamde 3%. Dat wist iedereen. Wat dat betreft, is de discussie die nu gevoerd wordt toch enigszins een achterhoedegevecht. De grens van het aantal geluidgehinderde woningen – of die nu bij 12.000, 14.000 of 15.100 ligt – wordt bij de voortgaande groei van het vliegverkeer op Schiphol uiteindelijk gehaald en overschreden, tenzij gekozen wordt voor maatregelen die eerder nog niet aan de orde waren, zoals het aanpassen van de geluidscontouren of het eventueel slopen van huizen. De discussie richt zich nu op het bereiken van de win-winsituatie: extra vluchten, maar minder geluidgehinderde woningen.

Op 6 maart van dit jaar laat het kabinet de Kamer weten dat het mogelijk is, 100.000 vliegbewegingen extra toe te staan onder gelijktijdige verlaging van het aantal geluidgehinderde woningen beneden de PKB-norm van 15.100. Er wordt gestreefd naar circa 12.000 woningen. Dat getal wordt ook genoemd. Op dezelfde dag stuurt de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat de luchthaven een brief waarin het aantal van 12.000 woningen niet wordt genoemd. Zo ontstaat er bij de Kamer en bij de luchthaven een verschillend beeld van het kader waarbinnen de groei moet plaatsvinden. Waarom wordt dat aantal van circa 12.000 geluidgehinderde woningen niet in de brief aan Schiphol vermeld? Bij de luchthaven moet zo toch wel het beeld ontstaan dat het niet gaat om een win-windoelstelling, maar hooguit om een win-gelijkspeeldoelstelling? Met andere woorden: 100.000 vliegbewegingen extra bij een gelijkblijvend aantal geluidgehinderde woningen. Door het verschil in inhoud van beide brieven wordt ofwel de Kamer ofwel de luchthaven op het verkeerde been gezet.

Een dag eerder, op 5 maart, is er overleg tussen de luchtvaartsector en de Rijksluchtvaartdienst. Van dat overleg hebben wij een verslag ontvangen waaruit blijkt dat de sector een verlaging naar 12.000 onacceptabel vindt en zegt dat het

uitvoeringsmemorandum niet getekend zal worden. Schiphol voert via dat overleg druk uit op de ministerraad door te stellen dat, indien de ministerraad op 6 maart geen besluit neemt, de luchthaven op eigen gezag een declared capacity van 380.000 bewegingen zal afgeven op basis van door de overheid gewekte verwachtingen. Dat lijkt mij een cruciale formulering. Waarom is de Kamer in de brief van 6 maart niet geïnformeerd over de druk die Schiphol uitoefende op de besluitvorming in de ministerraad? Dat was op dat moment toch vitale informatie? Van belang is ook te weten hoe het kabinet op die druk reageerde.

Op 4 juni jl. wordt het uitvoeringsmemorandum tussen betrokken partijen gesloten. De Kamer ontvangt dat half juli. Ook daarin komt het streven het aantal geluidgehinderde woningen te verlagen naar 12.000 niet aan de orde. Toch heeft bij de Kamer en vermoedelijk ook bij het kabinet, zo blijkt althans uit de uitspraken van voormalig minister De Boer, lange tijd de suggestie geleefd dat het aantal van 12.000 wel in dat memorandum terecht zou komen. In NRC Handelsblad van 5 oktober jl. zegt de toenmalig minister van Milieubeheer namelijk: die 12.000 woningen was steeds een keihard punt.

In het algemeen overleg van 15 april wordt dat aantal door de minister van Verkeer en Waterstaat herhaald. De Kamer en een deel van het kabinet hadden dus volstrekt andere verwachtingen dan de luchtvaartsector met betrekking tot het uitvoeringsmemorandum en het daarin vermelde aantal woningen. Hoe beoordeelt het kabinet achteraf dat verschil in verwachtingen?

Voorzitter! Samengevat, geldt in het luchtvaartdossier dat de dingen niet zijn wat zij lijken: 12.000 woningen blijken niet 12.000 woningen, win-win blijkt geen win-win en de inhoud van het uitvoeringsmemorandum blijkt niet wat velen daarvan mochten verwachten. De vraag is of er bewust sprake is van verschillende signalen richting Kamer en richting luchtvaartsector. De politieke verantwoordelijkheid daarvoor ligt nu bij de huidige minister van Verkeer en Waterstaat, maar veel feitelijke vragen had ik liever aan de vorige minister van Verkeer en Waterstaat gesteld. Ik betreur het dan ook ten zeerste dat het kabinet besloten heeft niet ook

Van Bommel

de huidige minister van Economische Zaken, de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, af te vaardigen naar dit debat. Ik vraag het kabinet bij monde van de huidige minister van Verkeer en Waterstaat daarop een toelichting te geven.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mevrouw de voorzitter! Het leek zo mooi: met wat passen en meten zou iedereen tevredengesteld kunnen worden. Schiphol kon groeien en het milieu was ermee gebaat. Het leek op het bekende motto van de vroegere grootgrutter De Gruyter: én betere waar, én 10%. Maar zoals bekend, heeft deze onderneming inmiddels allang het onderspit gedolven.

Ook de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat zal het mooie vooral gekoesterd hebben, want zij werkte aan een conceptbrief aan de Kamer over de kortetermijnproblemen rond Schiphol. Het was duidelijk dat de Kamer dit niet zomaar zou geloven. Daarvoor telde de Kamer immers te veel leden die vol argwaan de ontwikkelingen rond Schiphol volgden. In de brief van 16 februari werd over de win-winsituatie dan ook nog voorzichtig gesproken. Het aantal geluidbelaste woningen zou dalen, maar hoeveel stond er niet bij. Dat werd anders in de brief van 6 maart. Daarbij werd het streven naar een beperking van het aantal belaste woningen tot circa 12.000 gekoppeld aan 100.000 extra vliegbewegingen. Deze concrete doelstelling, hoe voorzichtig ook geformuleerd, was voor de Kamer uiteraard van groot belang. De milieuwinst leek immers binnen bereik en dat kon mensen over de streep helpen die een snelle groei van de luchtvaart eigenlijk niet zagen zitten. Daarbij mocht de Kamer ervan uitgaan dat het aantal van 12.000 een behoorlijke realiteitswaarde had. Een streven naar iets wat toch niet reëel is, heeft immers geen zin.

Wij weten nu dat over de bewuste zin in de brief van 6 maart binnen het kabinet stevig gestoeid is. De minister van VROM wilde in de brief een harde koppeling aanbrengen tussen een jaarlijkse groei van het aantal vluchten en het aantal woningen van 12.000. Verkeer en Waterstaat en EZ waarschuwden hiertegen. Het kabinet koos toen voor een zachte koppeling: streven naar circa 12.000 woningen. Formeel

hield het daardoor een slag om de arm en feitelijk bleef het beeld van een win-winsituatie overeind, terwijl het kabinet wist dat de sector fel gekant was tegen een harde koppeling. Aanvankelijk was het argument dat men die koppeling onacceptabel vond in het licht van de PKB, maar al spoedig ook dat het aantal van 12.000 onhaalbaar zou zijn.

Wij kunnen nu lang twisten over de vraag op welk moment onwil overging in onvermogen. Een feit blijft dat de Kamer van dit alles onwetend bleef. Bovendien kunnen wij ons afvragen of de ministerraad wel wist hoe moeilijk het zou zijn om de 12.000 te bereiken. Oud-minister De Boer wekt de indruk van niet. De huidige minister van Verkeer en Waterstaat antwoordt op de schriftelijke vragen van de Kamer dat haar ambtsvoorganger de ministerraad meldde dat de sector zich nog niet had willen committeren, omdat de sector eerst het besluit van de ministerraad wilde afwachten. Dat roept toch ook het beeld op van een bagatellisering van de problemen.

Vervolgens zien wij dat in de brief aan Schiphol waarin het kabinetsbesluit wordt meegedeeld, dat het kabinet zich wel aansluit bij de wens van Schiphol van een minimale jaarlijkse groei van circa 5%, maar alleen in algemene termen spreekt over gelijktijdige verlaging van het aantal geluidbelaste woningen. In het licht van de felle discussies die aan het kabinetsbesluit waren voorafgegaan, is het dan toch niet vreemd dat de sector de conclusie trekt dat het met de koppeling nog wel meevalt. Dit wordt nog eens bevestigd door het feit dat ook in het uitvoeringsmemorandum geen aantal meer wordt genoemd. Achteraf is dit wel verklaarbaar, want toen was duidelijk de fase aangebroken van het onvermogen tot realisering van het aantal van 12.000.

Terwijl dus alle betrokkenen dit wisten, koesterde de Kamer nog de illusie dat de win-winsituatie perspectief bood op een beperking van het aantal geluidbelaste woningen tot 12.000. Op zijn minst moet de conclusie zijn dat eerst een te optimistisch beeld is geschetst, dat vervolgens te lang tegenover de Kamer in stand is gehouden. Bij een open verhouding tussen regering en Kamer stel ik mij iets anders voor. En overigens ben ik van mening dat de energie en de tijd die aan dit

deelaspect van de luchtvaart moeten worden besteed, in geen verhouding staan tot de immense vraagstukken van infrastructuur en leefbaarheid die om een oplossing vragen.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Schiphol betekent verwarring, tegenstrijdige rapporten en tegenstrijdige cijfers. Zelfs onze minister-president liet bij de algemene beschouwingen zijn worsteling blijken met deze verwarrende problematiek. Een gevoel van machteloosheid maakt zich natuurlijk ook meester van de Kamer en misschien wel van de politiek in z'n totaliteit. Ik denk dat daarmee de veelgenoemde kloof tussen burger en politiek groter is geworden. Wij moeten ons natuurlijk afvragen wie er verantwoordelijk is voor die verwarring en hoe wij een einde maken aan die verwarring. Ik denk dat in de eerste plaats de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, verantwoordelijk is geweest voor die verwarring. Uiteindelijk is zij het geweest die twee gezichten heeft getoond: één naar de luchtvaartsector en één naar de politiek. Zelfs het streven naar 12.000 geluidgehinderde woningen in het uitvoeringsmemorandum is geschrapt. De minister had blijkbaar zoveel zelfvertrouwen dat zij dacht dat zij het wel zou regelen bij de gebruiksplannen, maar het is toch vervelend dat je daar als Kamer niet van op de hoogte bent gesteld. Er is ongetwijfeld ook uitgebreid over gesproken in het kabinet, maar men heeft het blijkbaar niet nodig gevonden om de Kamer te informeren. Je moet dan ook concluderen dat er sprake is van onvolledige informatie. Dat is slordig. Je zou daarbij dan de kwalificatie kunnen geven: niet voor herhaling vatbaar.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Wanneer worden de woorden "onvolledig geïnformeerd" gebruikt? Welke informatie heeft dan naar de mening van de fractie van D66 exact ontbroken bij de informatie aan de Kamer?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik noemde net al de maximaal 12.000 geluidgehinderde woningen in het uitvoeringsmemorandum die

Van Walsem

geschrappt zijn. Die informatie had ik wel willen hebben.

De heer **Van Bommel** (SP): Wil de heer Van Walsem wat verder teruggaan in de tijd? Had hij bijvoorbeeld niet ook op 5 en 6 maart informatie van het kabinet willen hebben of vindt hij niet dat hij op dat moment onvoldoende geïnformeerd was?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben zelf, maar dat geldt voor heel D66, altijd heel royaal in de communicatie en de berichtgeving. Op 6 maart kreeg de Kamer een brief van de minister, waarin stond: "bijlage, zie brief". Het zat er dus wel bij, maar het was wat royaler geweest als zij het vermeld had. Je moet ook zelf blijven opletten, maar ik zou het royaler hebben gedaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind het wel pikant dat de vertegenwoordiger van D66 begint met de opmerking dat de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat de eerstverantwoordelijke voor het drama van Schiphol is.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik zei niet "drama", maar "verwarring".

De heer **Reitsma** (CDA): Drama of verwarring, dat is ongeveer hetzelfde.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik wilde eigenlijk een drama voorkomen.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Walsem zei verder nog dat de Kamer slecht of niet geïnformeerd was. Hoe verhoudt zich dat tot de opmerking die zijn fractievoorzitter maakte, namelijk dat hij zich blauw ergerde aan de woordvoerder van de PvdA-fractie die zei dat de schuld van het Schipholdebacle – hij noemde het "debacle" – niet bij minister Jorritsma gelegd mag worden?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik vind haar de eerstverantwoordelijke – en als ik zeg "ik", dan spreek ik namens de fractie – maar dat betekent niet uitsluitend verantwoordelijk. Ik denk dat mijn fractievoorzitter bedoelde dat ook andere partijen, zoals minister-president Kok, minister Wijers en minister De Boer, daar een rol in hebben gespeeld. Ik ben altijd wat gezagsgetrouw; ik heb vijf

minuten gekregen en ik wilde mij beperken tot de hoogst verantwoordelijke.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Walsem verlegt het probleem wat naar de collega's in het kabinet. Dan kunnen wij wel een heel rijtje van verantwoordelijken noemen, maar de eerstverantwoordelijke blijft dus de minister van Verkeer en Waterstaat. Zijn fractievoorzitter komt tot de conclusie dat er een Schipholdebacle is dat veroorzaakt wordt door het kabinetsbeleid. Welke conclusies trekt de heer Van Walsem daar dan uit? Anders neem je dergelijke harde bewoordingen niet in de mond. De heer Van Walsem zei tenslotte dat er een Schipholdebacle is en dat de minister van Verkeer en Waterstaat als eerste verantwoordelijk is.

De heer **Van Walsem** (D66): U heeft het over de term "Schipholdebacle". Wij trachten juist te voorkomen dat het een echt debacle wordt. Het is natuurlijk een buitengewoon vervelende situatie rondom Schiphol. Dat mijn fractievoorzitter dat kwalificeert als een debacle, dat zijn dan even zijn woorden. Ik was nog niet klaar met mijn betoog en slechts aangekomen bij de eerstverantwoordelijke. Hij heeft er groot gelijk in dat er meer verantwoordelijken zijn. Ik denk dat je het ook best in een breder perspectief mag plaatsen, omdat het op 6 maart uiteindelijk om een kabinetsbesluit ging. Het is uiteindelijk door het kabinet besloten. Ik neem aan dat er van te voren ook onderlinge communicatie tussen de ministers heeft plaatsgevonden. Het is dus een kabinetsbesluit en daar is uiteindelijk het hele kabinet verantwoordelijk voor.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar waarom stoort u zich dan zo aan de Partij van de Arbeid? De Partij van de Arbeid speelt schijnbaar een spelletje en wil de schuld voor het debacle in de schoenen van mevrouw Jorritsma schuiven en u bent dat zat. Waaraan stoort u zich dan? Ik heb in het parlement nog niet gemerkt dat de Partij van de Arbeid daarmee bezig is. Ik schrok gisteravond van bepaalde uitingen die de Partij van de Arbeid in NOVA deed. Toen dacht ik: nou, wil je het hok een beetje inkruipen? Wat is er dan zo storend?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik denk

dat wij een buitengewoon groot gevoel voor rechtvaardigheid hebben. Het is niet alleen mevrouw Jorritsma, het zijn ook degenen die zich daar nadrukkelijk mee bemoeid hebben, onder anderen de heren Kok en Wijers en mevrouw De Boer. Zij zijn er medeverantwoordelijk voor. Het eenzijdig de pijlen richten op mevrouw Jorritsma heeft mijn fractievoorzitter terecht willen nuanceren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Walsem sprak over onvolledige informatie. Is die kwalificatie van toepassing op de vorige minister van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Van Walsem** (D66): Ja, ik heb het met name genoemd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is dat ingegeven door het gebrek aan informatie dat u rondom het memorandum maar mogelijkwijs daarvoor ook als Kamer gekregen heeft.

De heer **Van Walsem** (D66): Ja, als je de hele voorgeschiedenis en de afgelopen week de revue laat passeren, dan vind ik die informatie onvolledig. Ik vind dat slordig en niet voor herhaling vatbaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De term "onvolledige informatie" wordt hier niet elke week gebruikt. Heeft dat naar uw oordeel ook onze controlerende taak ten aanzien van de regering beperkt?

De heer **Van Walsem** (D66): Er is natuurlijk al eerder op gewezen dat wij zelf wat scherper hadden kunnen opletten. Ik sta hier nu niet om onszelf verder in diskrediet te brengen, maar daar zit iets in. Ik heb al gezegd dat ik het zelf veel royaler zou hebben gedaan. Ik vind het onvolledig en vind ook dat zij dat royaler had moeten doen. Daarom zeg ik ook: het is niet voor herhaling vatbaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): En u vindt dat zij dat had moeten doen om de Kamer ook optimaal in staat te stellen haar controlerende taak ten opzichte van de regering uit te oefenen?

De heer **Van Walsem** (D66): Ja, wanneer ik het heb over volledige of

Van Walsem

onvolledige informatie, dan moet je dat zien in het kader van je functie van controleur.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb er kennis van genomen dat de heer Van Walsem vooral sprak over de onvolledige informatie.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Als ik het goed heb begrepen, dan heeft de opmerking over de onvolledige informatie alleen betrekking op de brief waarmee het uitvoeringsmemorandum werd aangeboden.

De heer **Van Walsem** (D66): Ja.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Daar kun je inderdaad van zeggen dat het chiquer was geweest om expliciet te melden dat die 12.000 er niet in stond. Dat wil ik de heer Van Walsem wel nageven. Maar impliciet stond het er wel in. Iedereen had in de vakantie natuurlijk tijd zat om dat ook rustig te kunnen ontdekken. Is dat op zichzelf de kwalificatie van "onvolledige informatie" waard? U proeft de ernst daarvan immers wel uit de manier waarop de heer Rosenmöller daarop ingaat. Hij zegt: onvolledig informeren, dat kan en dat mag niet en welke consequenties moet dat hebben? Vindt u een dermate zware kwalificatie gerechtvaardigd terwijl u het zelf had kunnen weten?

De heer **Van Walsem** (D66): Wij zetten ons er ontzettend voor in om Schiphol selectief te laten groeien. De Kamer is daar nadrukkelijk bij betrokken en het is een zwaar punt. Wanneer dan aan de Kamer wordt gemeld dat er naar 12.000 woningen wordt gestreefd, terwijl dat niet in het memorandum wordt gezet, dan was daarvoor wel een extra explicatie van de minister vereist geweest. Dat vind ik wel. Dat vind ik toch zwaarwegend genoeg om te zeggen: onvolledig, ik denk dat ik daar ook niets mee miszeg.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Heeft u ook een kwalificatie voor mij of voor collega's die het hadden kunnen zien maar het niet hebben gezien? Zij hadden het immers toch duidelijk voor ogen.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik wil daar wel iets over zeggen als men

daar nadere vragen over stelt. Als de informatie in het reces komt, is dat een buitengewoon ongelukkig tijdstip. Ik gun elke parlementariër zijn rust. Ikzelf had geen reces. Ik zat niet in de Kamer op dat moment. Ik kan mij echter voorstellen dat men in het reces minder aandacht heeft voor de binnenkomende post. Het was dus zeker nodig geweest om de Kamer er extra op te attenderen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De regeringspartijen waren hier bijna dagelijks aanwezig om een coalitie te vormen. De oppositie had tijd zat om een en ander te lezen. Die hadden verder toch niets te doen. Waarom geeft de heer Van Walsem niet een echte kwalificatie, behalve door op te merken dat de Kamer op vakantie was en dat het de leden niet kwalijk genomen kan worden dat men de stukken niet heeft gezien? De Kamer is toch altijd aanwezig?

De heer **Van Walsem** (D66): Daar heeft de heer Te Veldhuis formeel gelijk in. Ik vind echter dat men royaal moet communiceren en royaal informatie moet geven. Men moet het niet formeel, afgemast en heel erg zuinigjes doen. Dan wekt men al snel de indruk dat men iets te verbergen heeft.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vraag de heer Van Walsem of hij niet al te snel is met zijn zelfkastijding en zelfverwijten.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat valt wel mee.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vond dat hij er vrij snel mee was. Moet het niet zo zijn dat als de Kamer een afspraak met de minister maakt over hoe wij het willen en hoe wij het gaan doen, de Kamer van de minister mag verwachten dat zij het aangeeft als er iets verandert? Wij hoeven toch niet elk stuk, elk uitvoeringsbesluit, op de cijfertjes te controleren en de minister te volgen of zij precies waarmaakt wat zij met ons heeft afgesproken over 12.000 woningen? Het omgekeerde moet toch het geval zijn?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb gezegd dat ik het zelf royaler zou doen. Het was vermeld in de bijlage van de brief van 6 mei. Men kan dat toch wel meepakken. Bij het memorandum is men wel duidelijk in

gebreke gebleven. Ik verwacht dus een andere houding van iemand die ministeriële verantwoordelijkheid draagt ten opzichte van de Kamer.

Een tweede oorzaak voor de verwarring is het onderzoek van het NLR. Gisteren is tijdens de hoorzitting gebleken dat dit onderzoek op verkeerde invoergegevens berust. Dat heeft natuurlijk ook verwarring veroorzaakt.

Een derde oorzaak is het optreden van de voormalige minister van VROM, mevrouw De Boer. Ik vond dat weinig verheffend. Ik had daarbij het idee: hoe langer geen minister, hoe groter zij groeit.

De heer **Van Bommel** (SP): Er wordt weer een kwalificatie gebruikt die mij tot een vraag brengt. De heer Van Walsem spreekt van weinig verheffend. Vond hij het niet vooral ontluisterend?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik wil het Nederlands woordenboek er wel bij pakken voor synoniemen. Ik denk echter dat ik mij duidelijk heb uitgedrukt.

De heer **Van Bommel** (SP): Was het dan oud nieuws voor de heer Van Walsem?

De heer **Van Walsem** (D66): Het gaat om de reactie van iemand die net uit het kabinet is gestapt en dus heel nauw en continu bij de zaak betrokken was. Ik vond dat niet erg verheffend.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik verwijs meer naar de informatie die op dat moment bij dit bewuste lid van het kabinet en bij de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig was. Daarbij blijkt immers sprake van een informatieverschil geweest te zijn.

De heer **Van Walsem** (D66): Als het uitgebreid onderwerp van gesprek is geweest in het kabinet op 6 maart en wanneer er voor die tijd behoorlijk is gecommuniceerd met de meestbetrokken ministeries en deze minister uiteindelijk iets niet weet wat de anderen wel weten, denk ik dat deze minister bij zichzelf te rade moet gaan.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik was niet aanwezig bij de ministerraad. Ik weet niet of het daar zo gewisseld is. Kennelijk beschikt de heer Van



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

Walsem over informatie waaruit dat wel blijkt. Kan hij die overleggen?

De heer **Van Walsem** (D66): Het is duidelijk gebleken dat dit onderwerp van gesprek is geweest in de ministerraad. Ik heb niet begrepen dat mevrouw De Boer daarbij niet aanwezig was. Gezien de relevantie voor het onderwerp voor haar, neem ik aan dat zij een en ander heeft opgemerkt of op had kunnen merken.

Er was dus sprake van verschillende percepties. Bij de politiek was er de perceptie van 100.000 meer vliegbewegingen en een afname van ernstig geluidgehinderde woningen naar 12.000. In 1999 komt er een verandering van de aanwijzing met het wegnemen van de absurditeiten. Ik hoop dat men dan alle absurditeiten wegneemt en niet selectief gaat winkelen.

Ten slotte merk ik op dat wij onder deze discussie over het verleden een streep moeten zetten. Ik ben blij dat in 1999 maar maximaal 12.000 woningen geluidgehinderd zullen worden. Ik denk dat dit mede aan D66 zal zijn te danken, aangezien D66 daarvoor pal is blijven staan. De aanpak die mevrouw Netelenbos de afgelopen maanden heeft getoond, heeft mijn volledige instemming en waardering.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat de

daling naar 12.000 de volledige instemming heeft van D66, verheugt mij. Betekent dit dat de stellingname van D66 in het voorjaar – wij willen niet dat verder anticiperend gedoog plaatsvindt, terwijl in het kader van dat anticiperend gedoog de eis lag opgesloten om tot die 12.000 te komen – van de baan is?

De heer **Van Walsem** (D66): Nee. Het gaat om twee verschillende zaken, het anticiperend gedoog (of andere eufemismen) en 12.000 woningen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zij waren aan elkaar gekoppeld. Het was namelijk één voorstel. Je kunt niet zeggen: ik ben blij dat D66 pal voor die 12.000 is gaan staan. Want dat aantal heeft mede te maken met het feit dat wij rondom die zone op een aantal punten anticiperen, waardoor zodanig kan worden gevlogen dat de zone minder belast wordt. Daar zit echt een samenhang in.

De heer **Van Walsem** (D66): Wij hebben altijd gezegd, denkend aan de mensen die in die woningen wonen: circa 12.000 is voor ons de inzet. Aanvankelijk werd gezegd dat het onacceptabel was, later dat het onhaalbaar was. Nu blijkt dat Schiphol onder druk een handreiking heeft gedaan en zegt dat men onder de 12.000 zal blijven. Ik denk dat dit

mede dankzij de opstelling van D66 is geschied.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die 12.000 kan gehaald worden, omdat de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan minder gebruikt worden, terwijl een aantal punten op de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan in de zone niet meer gehandhaafd worden. U was tegen het anticiperen en u accepteerde dus dat er meer hinder zou komen in Buitenveldert en Aalsmeer. Ik constateer met tevredenheid dat u verheugd bent over die 12.000, maar ik wijs erop dat dit aantal het gevolg is van het anticiperende beleid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De heer Van Walsem sprak in het begin van zijn betoog over verwarring en machteloosheid. Vervolgens stelde hij wel aan wie die verwarring te verwijten was, maar is hij niet ingegaan op die machteloosheid. Wie is die machteloosheid te verwijten? Is dat niet vooral de Kamer, die in het verleden gestelde grenzen willens en wetens niet heeft willen handhaven?

De heer **Van Walsem** (D66): De machteloosheid van de Kamer – u zou dat ook moeten voelen – komt voort uit het feit dat wij eigenlijk niet meer weten waarover wij praten. Als je grenzen wil stellen en een goed plan wil maken, maar deskundigen en rapporten elkaar tegenspreken, krijg je een gevoel van machteloosheid over je. Zo is het mij althans vergaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar kan ik mij wel iets bij voorstellen. Ik denk dat die machteloosheid begonnen is op het moment dat wij met de grenzen gingen schuiven. Moet u dat de Kamer, de coalitie en wellicht uw eigen fractie niet verwijten?

De heer **Van Walsem** (D66): Wat bedoelt u met "de grenzen gingen schuiven"?

De heer **Stellingwerf** (RPF): De PKB-teksten waren vrij helder. De meerderheid van de Kamer heeft steeds aangegeven niet tevreden te zijn en meer vluchten te willen met, als het even kan, minder geluidsbelasting. Als je dat allemaal samen wilt, kom je in een moeilijke situatie en kan ik mij voorstellen dat je je op

Van Walsem

een gegeven moment machteloos gaat voelen. In die situatie heeft u zichzelf gemanoeuvreed.

De heer **Van Walsem** (D66): Het gaat er niet om dat je altijd wil voorkomen dat je in moeilijke situaties terecht komt. Uiteindelijk moet je, als de zaak goed lijkt te zijn voor alle partijen, problemen zien te overwinnen. Het feit dat je het niet meer weet op een gegeven moment, omdat de rapporten elkaar tegenspreken etc., geeft een gevoel van machteloosheid. Dat wil ik en dat willen wij allemaal wegnemen door met de verschillende partijen om de tafel te gaan zitten en een plan van aanpak te maken dat voor iedereen acceptabel en transparant is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De oorspronkelijke situatie was in die zin behoorlijk helder dat er geen machteloos gevoel bij hoefde te ontstaan.

De heer **Van Walsem** (D66): In die situatie kon Schiphol niet meer uit de voeten. Wij hebben de vraag gesteld: hoe zouden wij daaraan onder voorwaarden tegemoet kunnen komen? Er doen zich per slot van rekening steeds ontwikkelingen voor waarop moet worden ingespeeld. Dat vergt flexibiliteit, maar misschien is dat te veel gevraagd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De tijd gaat natuurlijk voort. Als wij zien hoe snel de eigen besluitvorming werd ingehaald door allerlei nieuwe gegevens, moeten wij echter andere vragen stellen, denk ik.

De heer **Van Walsem** (D66): Over de gegevens heb ik nu wel het nodige gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga ervan uit dat D66 met één mond spreekt. U hebt gesproken van verwarring en van een debacle, maar aan het eind komt u tot de conclusie dat u al met al niet eens erg ontevreden bent over het aantal gehinderde woningen en dat u de discussie wilt sluiten. Uw fractievoorzitter zegt echter in de Volkskrant van 28 september: "De situatie is tamelijk bizar. De hele besluitvorming rond Schiphol is gebaseerd op drijfzand. Er is nu alle reden voor een stevig debat. De Kamer moet een nieuwe beslissing nemen." Hoe verhoudt uw toonzet-

ting zich tot deze uitspraak van uw fractievoorzitter?

De heer **Van Walsem** (D66): Zij verhouden zich als volgt. Wij willen naar de toekomst kijken. De oplossing ligt immers in de toekomst, hoe eerder hoe beter. Terugkijken brengt je niet dichterbij de oplossing voor onze luchthaven. Ik zet dus een streep onder datgene wat in het afgelopen halfjaar is gebeurd. Het is goed dat wij er nu over debatteren, maar D66 wil daarna graag verder en het probleem oplossen. Wij denken dat de problemen rondom Schiphol buitengewoon groot zijn en dat ook het belang voor Schiphol en voor ons allemaal groot is. Om dit te kunnen verzoenen, moeten de partijen zo snel mogelijk om de tafel gaan zitten om een voor ons allemaal acceptabele oplossing te vinden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp uw vlucht naar voren. Natuurlijk moeten wij daar inhoudelijk over spreken. Dat is in ieders belang. Overeind blijft echter dat uw fractievoorzitter heeft gezegd dat de hele besluitvorming rond Schiphol is gebaseerd op drijfzand. Daarmee heeft hij het over de afgelopen periode. Blijft u van mening dat de hele besluitvorming op drijfzand is gebaseerd?

De heer **Van Walsem** (D66): Terwijl ik de afgelopen maand bezig was met dit dossier, begreep ik dat er zowel binnen als buiten de Kamer buitengewoon veel onduidelijkheden bestaan over de problematiek rond Schiphol. Ik denk dat mijn fractievoorzitter gelijk heeft als hij zegt dat een en ander op drijfzand is gebaseerd. Eerst moeten wij ervoor zorgen dat wij precies weten waarover wij praten.

De heer **Reitsma** (CDA): Is mijn conclusie dan juist dat volgens u de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor dit beleid, dus verantwoordelijk is voor besluitvorming die op drijfzand is gebaseerd?

De heer **Van Walsem** (D66): Daar is zij niet alleen verantwoordelijk voor. Ik heb haar wel als eerste genoemd. Ik denk dat de kennis van de problematiek rond Schiphol, dus van het geluid, van het meten en van

allerlei andere criteria die moeten gelden, in de Kamer onvoldoende is om duidelijke uitspraken te kunnen doen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Van Walsem zei dat D66 zich alleen nog maar zal committeren aan de 12.000 woningen. D66'ers zijn democraten. De wet zegt dat 15.100 het maximum is. De wens is 12.000 woningen. Als u vasthoudt aan die 12.000, wil dat dan zeggen dat u de wet niet meer respecteert? Is het zeker voor een democraat niet de aangewezen weg om eerst de wet te wijzigen?

De heer **Van Walsem** (D66): Wij hebben hierover in de Kamer gediscussieerd. Op een gegeven moment hebben wij gezegd dat wij ons erbij neerleggen als een meerderheid in de Kamer zegt dat zij dit laat varen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De Kamer heeft dat niet gezegd. De Kamer heeft gezegd: wij gaan mee in het kabinetsvoorstel om te streven naar 12.000; of dat kan, moeten we bij de MER nog uitzoeken, maar we streven ernaar. Maar u zet dat nu al als een harde grens neer en stelt uw eigen grens dus eigenlijk boven die van de wet, hetgeen mij verbaast van iemand die zich democraat noemt. Dan pas je toch eerst de wet aan?

De heer **Van Walsem** (D66): Ja, op zich is dat een aardige redenering. Wij hebben evenwel gezegd: wij streven naar circa die 12.000; als we dan bereid zijn om Schiphol tegemoet te komen in plusminus 100.000 extra vluchten – die staan niet in die wet – dan zouden wij daarvoor aan de andere kant een tegenprestatie terug willen zien in de vorm van een vermindering van het aantal huizen. Aan die combinatie hebben wij lang vastgehouden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Maar in de wet, of beter gezegd: in de PKB, staan geen aantallen vluchten. Daarin staat alleen het maximum-aantal passagiers.

De heer **Van Walsem** (D66): In die PKB, plus het aanwijzingsbesluit, wordt toch gesproken, voor wat betreft de jaren 1998-1999 t/m 2002, over maximaal 432.000 vluchten. Het getal van 460.000 vluchten waar wij

Van Walsem

over spreken, binnen vijf jaar, ligt wel boven het getal dat daar genoemd is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De PKB zegt niet hoeveel vluchten er mogen zijn; de PKB zegt hoe de zone gehandhaafd moet worden. De wissel zit hem in 100.000 vluchten erbij, hetgeen je kunt doen door de zone niet op alle punten te handhaven: het anticiperende beleid waar ik het net over had. Dat levert die 12.000 op. Als u zegt, op de vragen van de heer Te Veldhuis, te willen vasthouden aan die 12.000 en daar ook recht op te hebben, omdat wij Schiphol iets teruggeven – namelijk dat zij meer mogen vliegen, doordat wij niet aan de zone vasthouden –, constateer ik in dit debat voor de tweede keer dat u afstand neemt van de stelling die uw fractievoorzitter bij de algemene politieke beschouwingen heeft ingenomen en die uzelf, of uw collega-voorganger, in maart heeft ingenomen.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben mij dit niet bewust, maar als u het voor uzelf twee keer herhaalt, was u er zelf ook niet zo zeker van, denk ik.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dit debat levert fantastische quotes op, zoals de heer Reitsma met "daarvan akte" en nu weer deze.

Mevrouw de voorzitter! Op basis van de nu beschikbare informatie en de nadere gedachtewisseling komt de PvdA-fractie tot de conclusie dat er een drietal punten zijn die nadere beschouwing vragen:

1. de haalbaarheid of wenselijkheid van de 12.000 zwaar gehinderde woningen en de mededelingen daarover;
2. het proces op basis waarvan het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium zijn indicatieve berekeningen heeft gemaakt;
3. de periode tussen begin juni, het tekenen van het memorandum, en 10 juli, het moment van toezending naar de Kamer.

Laat ik beginnen bij het eerste punt, met de mededeling dat het mij beter had geleken wanneer de minister van Verkeer en Waterstaat in de periode tussen 16 februari en 10 juli alle partijen gelijkelijk had geïnformeerd. Dat is niet gebeurd. Daar is veel misverstand door

ontstaan. Dat was ongewenst en ook onnodig.

De heer Cerfontaine stelde gisteren dat de politiek zelf schuld is aan de verwarping die is ontstaan. Ik zal dat niet geheel ontkennen, maar ik geloof dat dit beeld toch een forse nuancering vraagt.

Eind januari loopt topman Smits van Schiphol langs een aantal fracties, hier in de Kamer of daarbuiten. Hij heeft een tienpuntenplan; twee van die punten zijn in dit kader van echt groot belang. Punt 1 is dat hij kiest voor een verdere groei van 5% à 6% voor de komende jaren, en punt 2 is dat hij een nieuwe vorm van de geluidszone wil creëren, mede op basis van de aanbevelingen van de commissie-In 't Veld.

De commissie-In 't Veld heeft zijn rapport eveneens eind januari naar buiten gebracht en in dit rapport geconcludeerd dat verdere groei op Schiphol mogelijk moet zijn onder gelijktijdige verlaging van het aantal zwaar gehinderde woningen, in zijn geval van 15.100 naar structureel 13.600. Dat is de win-winsituatie waar velen naar zoeken: die is in dit rapport geboren. Dat was ook de kern van het betoog van de heer In 't Veld. Schiphol heeft op dat moment ook zelf een doorrekening gemaakt – we spreken dan, meen ik, over 4 februari – waaruit blijkt dat in ieder geval voor de komende twee jaar de grens van 12.000 woningen geen bezwaar hoeft te zijn. Zij hebben het zelfs nog verder gedaan. Zij hebben het bekeken voor 460.000 en kwamen tot de conclusie dat het wel kon. Dat was 4 februari; nu herinner ik het me weer. Vervolgens controleren ze dat opnieuw aan de hand van een berekening, want dat het kon, was niet in alle opzichten even wenselijk. Blijkens de fax van 13 februari komen zij tot de conclusie dat er misschien wel problemen zouden zijn. Op 16 februari meldt de minister de Kamer dat zij wil proberen het aantal fors gehinderde woningen te verlagen tot circa 12.000. Daar was ook reden voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Collega Van Gijzel sprak juist over de fax van 13 februari. Vindt hij dat men de inhoud van die fax van Schiphol aan de RLD kan typeren als een signaal waaruit blijkt dat bij een groei van 100.000 vliegbewegingen er om en nabij 14.000 geluidgehinderde woningen zullen zijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzover mij bekend, zijn door Schiphol drie berekeningen gemaakt. Een berekening betreft het getal van 400.000. Dat getal komt ook voor in het gebruiksplan. U was destijds voor een gebruiksplan met daarin dat aantal. Volgens Schiphol zou de doelstelling met inachtneming van de grens van 12.000 te realiseren zijn. De heer Cerfontaine heeft daarover echter gezegd: dat was een verkeerde berekening. Gisteren heeft hij ook toegegeven dat die berekening niet goed was.

Verder is er een fax geweest op 4 februari. Daarin staat dat 460.000 vluchten met inachtneming van de grens van 12.000 geluidgehinderde woningen mogelijk zou zijn.

Daarna heeft men opnieuw berekeningen uitgevoerd en de uitkomst daarvan heeft geleid tot het opstellen van de fax van 13 februari. Op grond daarvan lijkt dat weer niet mogelijk. Daarin houdt men althans een slag om de arm. Er wordt namelijk gezegd: het zijn indicatieve berekeningen.

Langzamerhand kun je je twijfels hebben als het gaat om de rekenkracht die men op Schiphol tentoon kan spreiden. Overigens doen zij daar zelf ook niet raar over, want ze zeggen: het NLR kan deze berekeningen veel beter uitvoeren dan wij. Gisteren zei de heer Cerfontaine dat zelf ook. Het NLR heeft een moderner systeem. Het kent een meer uitgewerkte methode en de berekeningen van dat laboratorium geven een helderder beeld dan die van ons, zegt men op Schiphol.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dit was een heel lang antwoord. Ik wijs er echter op dat het misschien geen toeval is dat over al de gebeurtenissen waarover de heer Van Gijzel spreekt, ook in de zogenaamde schoonschipnotitie wordt gesproken. Daarin wordt echter niets gezegd over de berekening die in de fax van 13 februari voorkomt. Wij en ook anderen hebben terecht de vraag gesteld of voordat het NLR ging rekenen en met die berekeningen uitkwam op het getal van 12.000, er bij het kabinet het signaal van Schiphol was binnengekomen waaruit bleek dat het aantal geluidbelaste woningen wel eens hoger zou kunnen zijn dat die 12.000. Kortom, ervaart de heer Gijzel de fax van Schiphol van 13 februari als het

Van Gijzel

signaal dat men met een groei van 100.000 vliegbewegingen uitkomt op ongeveer 14.000 geluidbelaste woningen? Dat wil ik graag precies weten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U vraagt dus of ik die fax ervaar als een signaal dat de grens van 12.000 woningen onhaalbaar zou zijn?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee. Het gaat mij erom dat iets onhaalbaar wordt geacht bij het in aanmerking nemen van het getal van 12.000, maar dat er op 13 februari van het getal van 12.000 nog geen sprake was. Op 17 februari is het NLR namelijk met anderen overleg gaan plegen en berekeningen uit gaan voeren. Kort voor 6 maart rolde het getal van 12.000 uit die berekeningen. Ook uw schriftelijke vraag was of er voor 16 februari – en wij hebben dat opgevat als voor 6 maart – Schiphol het signaal had afgegeven waaruit bleek hoe groot het aantal geluidbelaste woningen zou zijn bij een groei van 100.000 vlieg-bewegingen. Daarop wordt in de fax van 13 februari antwoord gegeven, namelijk: om en nabij de 14.000.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met de berekeningen van 4 februari wordt ook een antwoord gegeven. U zegt verder dat de berekening niet staat in de fax van 13 februari, maar die eerdere berekening staat er ook niet in.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Jawel, want in de schoonschipnotitie staat wel degelijk...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er staat in dat het getal van 400.000 bijgesteld moet worden. Dat was het getal dat voortkwam uit de berekening voor het gebruiksplan van dit jaar, maar dat zou geen goede berekening zijn. Dat is gisteren door de heer Cerfontaine bevestigd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar er staat ook iets in over wat op 5 februari is gebeurd. Die passage heb ik zelfs in mijn eerste termijn geciteerd. Waar gaat het om, mijnheer Van Gijzel? Gisteravond heeft u op de televisie gezegd: voor mij is de angel eruit, omdat door Schiphol voor 6 maart geen enkel signaal is afgegeven waaruit blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen bij 100.000 extra vlieg-

bewegingen wel eens boven de 12.000 uit zou kunnen komen. Daarom stel ik u deze vraag. Dat signaal is namelijk wel afgegeven. Het gaat hierbij toch om feiten en die kunnen niet ontkend worden. Dat staat los van de waardering voor die feiten. De feiten liggen er.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar ik weet nog wel wat ik gisteravond heb gezegd. Dat is de vraag, ook in de tweedeling die de heer Weck gistermiddag heeft aangegeven, of er voor 6 maart signalen waren dat de dubbeldoelstelling van 12.000 woningen en een verdere doorgroei op Schiphol van vijf keer 20.000 onhaalbaar zou zijn. Ik constateer dat zo'n signaal voor 6 maart niet is gegeven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat niet om de onhaalbaarheid van iets wat op dat moment nog niet kon bestaan. Wij reconstrueren vanzelfsprekend achteraf. Half februari was er van die 12.000 geen sprake, omdat het NLR nog moest rekenen. Dat ging rekenen en kwam uit op circa 12.000. Begin februari geeft Schiphol een signaal af – het staat ook in de schoonschipnotitie – dat het bij 100.000 extra vliegbewegingen zonder meteomarge uitkomt op 11.300. Dan weten u en ik – misschien horen wij nog bij die zeven van Cerfontaine – dat het met meteomarge in de buurt van 13.500 à 14.000 komt. Dat spoort redelijk nauwkeurig met de fax van 13 februari, waarover wij het vandaag voor het eerst hebben. Is dat niet het signaal van Schiphol, los van de waardering van dat signaal en de vraag wat de minister ermee had moeten doen, waarnaar u, ik en anderen de afgelopen periode op zoek waren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof wel dat u ernaar op zoek was, maar ik kan dat signaal er niet in vinden. Volgens die berekening spreekt het voor zichzelf dat het een indicatie is van een feitelijk te hanteren meteomarge die voor de zoneberekening moet worden gemaakt. Alles wat hier wordt berekend, moet dus nog worden gecontroleerd. Dat gebeurt op een later moment. Misschien waren er bij Schiphol op basis van deze berekeningen ideeën dat het wat lastiger was dan daarvoor. Men heeft twee keer een signaal afgegeven dat het wel kon.

Niet voor niets heeft de heer Smits eind januari met de heer Reitsma, met de heer Te Veldhuis en in ieder geval met mij gecommuniceerd: wij kunnen het aantal gehinderde woningen omlaag brengen en het aantal vliegbewegingen omhoog brengen. Het is evident dat men het nog niet eens is over de mate waarin dat kan. Op een later moment moet blijken of dat daadwerkelijk kan, maar ook in de luchtvaartsector wordt niet bestreden dat er een trend mogelijk is van 15.100 naar beneden.

Vervolgens is de vraag of de 12.000 die mevrouw Jorritsma hanteert een onzinnige en onhaalbare grens is. Dan gaat het hele traject verder. Ik wil nu aangeven waarom ik denk dat Schiphol zich wel degelijk heeft gecommiteerd aan dat proces, waarin je ervan uit mocht gaan dat er een verkenning zou plaatsvinden naar 12.000 woningen en 100.000 vluchten. Als men dat niet had zien zitten, dan had men dat in het begin moeten melden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik stel vast dat Schiphol in februari een indicatieve berekening naar de minister heeft laten uitgaan waaruit blijkt dat bij een groei van 100.000 vliegbewegingen sprake zal zijn van ongeveer 14.000 geluidbelaste woningen. Ik stel vast dat het NLR later ook een indicatieve berekening heeft gemaakt. Ik begrijp niet dat de heer Van Gijzel dat niet oppakt als het signaal waarnaar ook hij op zoek was. Ik vraag mij dan af welk signaal hij van Schiphol had moeten hebben om tegen de minister te zeggen: dat had u naar de Kamer moeten sturen, want daar bent u in gebreke gebleven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op dat onderdeel kom ik nog. Ik heb steeds bekeken of er een signaal was van Schiphol of de luchtvaartsector: dit kan absoluut niet. Dit is geen signaal dat het absoluut niet kan. Hier is gebruik gemaakt van een verouderde rekenmethode. Dat weet Schiphol ook. U heeft het telefoonnummer, want u heeft er gisteravond voor gebeld. U moet maar aan hen vragen of hun rekenmethode adequaat genoeg is vergeleken met die van het NLR en of de uitkomst van het NLR een betrouwbaarder beeld geeft dan die van Schiphol.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Van Gijzel

Voorzitter! De vergissing of denkfout van de heer Van Gijzel is dat hij veronderstelt dat, voordat het NLR aan het rekenen gaat op 17 februari, Schiphol al een uitspraak kan doen of iets haalbaar is. Men moet nog gaan rekenen en die 12.000 komt er pas aan het eind van de rit uit. U heeft gezocht naar signalen over de omvang van het aantal geluidbelaste woningen in de visie van Schiphol. Die heeft men half februari neergelegd. Toen is men gaan rekenen. Na 6 maart is vervolgens meerdere keren door Schiphol gezegd dat het niet alleen onacceptabel is, maar ook onwenselijk en onhaalbaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ken mijn collega Van Gijzel als een redelijk precies iemand. Ik vind dan ook dat hij in dit debat ook redelijk precies moet blijven. Als je de fax van 4 februari vergelijkt met de fax van 13 februari, kun je constateren dat er maar één verschil tussen zit: in de eerste berekening is de marge van 15% niet meegenomen en in de tweede wel. Wij vinden allemaal dat er een marge van 15% of 20% moet worden meegenomen. Dat is het enige verschil tussen beide faxen. Er zit geen verschil in de grondslag. Is de heer Van Gijzel het daarmee eens?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Cerfontaine maakte daar gisteren een rake opmerking over. De vraag of dat aantal van 12.000 in- of exclusief die marge is, is het afgelopen halfjaar niet helemaal uitgediscussieerd. Schiphol stuurde in januari haar topman naar de Kamer met de mededeling dat die dubbel-doelstelling kan worden gehaald. Men stuurt berekeningen van de 400.000 vluchtbewegingen rond – daar is men later op teruggekomen, omdat het verkeerde berekeningen waren – als indicatie dat het allemaal kan in de komende twee jaar. Dat zou geen enkel probleem zijn. Men sprak, meen ik, zelfs over niet meer dan 9600 zwaar gehinderde woningen. Op 4 februari krijgen wij een fax dat het kan en op 13 februari krijgen wij een fax waarin staat dat het toch wat problematischer is, omdat de meteomarge meegenomen moet worden.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel heeft gisteravond gezegd dat voor hem de signalen "onacceptabel" en "onhaalbaar", gegeven voor

het kabinetsbesluit, belangrijk zijn. Daarom wil ik dat de feiten en de conclusies die daaruit getrokken kunnen worden, helder zijn. Feit is dat de berekeningen van 4 en 13 februari, qua methodiek en behoudens de marge, gelijk zijn. Feit is dat aangetoond wordt, met de berekeningen die Schiphol in die periode gebruikte, dat het onhaalbaar zou zijn als zij hadden geweten dat het kabinet met een aantal woningen van 12.000 zou komen, inclusief de marge. Schiphol wist echter niet dat het kabinet daarmee zou komen en kon in deze fax c.q. brief dan ook nog niet zeggen of het onhaalbaar zou zijn. De heer Van Gijzel zal het toch met mij eens zijn dat de minister uit deze fax de conclusie kon trekken dat, met de methode die Schiphol hanteert, Schiphol hier het signaal geeft dat als het kabinet met 12.000 woningen komt, het onhaalbaar is. Dat signaal is aan de minister afgegeven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik deel de opvatting, dat daar staat dat het onhaalbaar is, niet. Schiphol wist op dat moment volgens mij dat het kabinet dacht aan een aantal woningen van rond de 12.000. Dat is ook in de brief van 16 februari gemeld. Er staat zelfs: het blijkt dat 11.269 woningen vallen binnen de 35 Ke-contour; hierbij is geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals stillere vliegtuigen, geoptimaliseerde vliegroutes enzovoort ten opzichte van het gebruiksplan 1998. Met andere woorden, het kabinet geeft op 16 februari op basis van berekeningen van de Adex-woningtelling – dat zit een beetje in de lijn van wat Schiphol doet – 11.269 woningen op. Dat kan dus nog omlaag, gelet op de operationele maatregelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan blijft het punt dat op basis van deze cijfers een onhaalbaarheid aangetoond wordt en dat de commissie-In 't Veld op circa 13.600 komt, wat ook een indicatie is dat er vermoedelijk een onhaalbaarheidsfactor in zit als je naar 12.000 gaat. Dat sluit redelijk op elkaar aan. De heer Van Gijzel kan niet staande houden dat er voor het kabinetsbesluit door In 't Veld of Schiphol geen signalen zijn afgegeven dat dit aantal onhaalbaar is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma haalt nu twee zaken door elkaar. De heer In 't Veld krijgt de opdracht een rapport te schrijven over de manier waarop dat kan. Hij komt tot de conclusie dat een win-winsituatie mogelijk is. Hij zegt dat het mogelijk is om met de maatregelen die hij samen met het NLR heeft berekend, tot die verhouding te komen. Dat is niet einde oefening, want er kunnen nog wel enkele andere dingen gebeuren. Dit leidt ertoe dat het kabinet zich in ieder geval gebonden voelt aan die 13.600 woningen en dat bezien wordt of dit aantal lager kan uitvallen. Het is zelfs zo dat Schiphol zich min of meer bindt aan de het getal van 13.600 die in het rapport-In 't Veld wordt genoemd, hoewel nu gesuggereerd wordt dat 15.100 voor Schiphol de norm is waaraan niet getornd mag worden. Men wil bekijken of het mogelijk is om eronder te blijven, maar aan de norm van 15.100 mag niet getornd worden. Ik blijf erbij dat deze berekeningen niet als een signaal gezien mogen worden, in het licht van de eerdere berekeningen van Schiphol. Overigens haalt men nu daar zijn handtekening onder vandaan, omdat het een inadequate berekening zou zijn. Daar komt bij dat de Rijksluchtvaartdienst, Schiphol en het NLR samen om de tafel zijn gaan zitten om deze berekeningen en het commitment van Schiphol nog een keer op een rijtje te zetten.

De heer **Reitsma** (CDA): Heeft de heer Van Gijzel gehoord dat Schiphol en het NLR de cijfers gekregen hebben na het kabinetsbesluit en dat beide organisaties ook gezegd hebben dat de invoergegevens onvoldoende waren om te komen tot een verantwoorde besluitvorming? Het punt blijft en dat ontkent de heer Van Gijzel door veel niet terzake doende argumenten en citaten aan te halen, dat voor het kabinetsbesluit in maart Schiphol een signaal heeft gegeven dat berekeningen de onhaalbaarheid van die 12.000 uitwijzen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal proberen aan te tonen dat zelfs in de presidentenvergadering van 5 maart Schiphol – de luchtvaartsector in brede zin, maar Schiphol in het bijzonder – nog niet aangeeft dat het onhaalbaar is, ook al staat dit expliciet op de agenda. De minister

Van Gijssel

meldt de Kamer op 16 februari dat zij graag wil proberen het aantal geluidgehinderde woningen fors te verlagen tot circa 12.000. Afgesproken wordt dat de indicatieve berekeningen moeten leren of een dergelijke aanpak tot de mogelijkheden behoort.

Op 17 februari zitten Schiphol, de Rijksluchtvaartdienst en het NLR bijeen om te bezien of 100.000 extra vliegbewegingen bij 12.000 zwaar geluidgehinderde woningen tot de mogelijkheden behoort. Van onwenselijkheid of onhaalbaarheid is dan in ieder geval nog geen sprake. Schiphol committeert zich aan de doorrekenexercitie op basis van de brief die de dag daarvoor aan de Kamer is gestuurd. Uit die berekeningen blijkt dat de combinatie vijf keer 20.000 vliegbewegingen en 12.000 woningen niet irreëel is. Het kabinet besluit op 6 maart de Kamer te melden dat bij de verdere plannen wordt uitgegaan van 12.000 zwaar gehinderde woningen. In dat kader valt overigens niet goed te begrijpen waarom dat getal niet vermeld wordt in de brief aan de luchthaven.

De sector zegt niet op de hoogte zijn gebracht in de brief van 6 maart, omdat daarin dat getal niet wordt vermeld. Dat is echter niet helemaal staande te houden. De sector was daar wel van op de hoogte, omdat men de dag daarvoor, namelijk op 5 maart, ernstig bezwaar aantekende tegen de grens van 12.000. Met name de KLM heeft dat gedaan. In het verslag van de presidentenvergadering is te lezen dat men zich beroept op juridische en niet op inhoudelijke gronden, met uitzondering van de KLM.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Je kunt de redenering ook omdraaien. Teruggaand van 6 naar 5 maart kun je uit het verslag van het presidentenoverleg afleiden dat de daar aanwezigen hoopten op deze wijze via de RLD de ministerraad onder zware druk te zetten om uiteindelijk een brief van een andere strekking aan de luchtvaartsector te zenden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Natuurlijk, maar dat is toch ook zo, laten we wel wezen! Maar dat is ook het wonderbaarlijke van dit debat: ik hoor de heer Rosenmöller Schiphol verdedigen en ik hoor de heer Te Veldhuis Schiphol aanvallen. Dat ik dat nog mag meemaken!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik deze suggestie wegnemen? Ik maak er bewaar tegen. Als de heer Van Gijssel mijn woorden aanhaalt, is dat prima, maar laat hij het dan wel zorgvuldig doen. Ik haal overal mijn feiten en gegevens vandaan, maar hij noemt het wel zes keer als ik eens naar Schiphol heb gebeld. Het lijkt wel alsof hij jaloers is!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Een beetje wel, ja. U haalt mij namelijk in en dat vind ik niet leuk! Maar ik kom even terug op de opmerking van de heer Van Bommel. Er komt een heel proces op gang: Schiphol zegt dat het kan; later vindt zij het twijfelachtig, maar in ieder geval gaan er drie partijen om de tafel zitten en zij komen tot de conclusie dat het inderdaad mogelijk is. Maar de luchtvaartsector – een beetje onder leiding van de KLM en niet Schiphol, hoewel Schiphol wel woordvoerder is – vindt dat toch niet de prettigste exercitie en probeert dus nog tussen de uitkomst van de NLR-berekening dat het kan en het kabinetsbesluit van 6 maart druk uit te oefenen opdat het getal van 12.000 eruit gaat. Dat snap ik en in de presidentenvergadering heeft de KLM dat ook gezegd. De KLM heeft zware woorden gebruikt als "alliantie" en "de KLM gaat weg". Ik vind het nu juist de kracht van minister Jorritsma op dat punt, dat zij er toch aan heeft vastgehouden omdat het kan. Zij heeft zich niet laten leiden door de druk van de sector die zij oneigenlijk vond, omdat werd doorgerekend. Het was gecommiteerd door de sector, omdat zij zelf eraan had deelgenomen.

De heer **Van Bommel** (SP): Dan zijn we het over die mogelijke gang van zaken wel eens. De vraag is dan hoe u de brief van 6 maart aan de sector duidt. Overigens, als dit uw analyse is, moet u het toch met mij eens zijn dat de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat op twee sporen zat en de Kamer of de luchtvaartsector met haar brief van 6 maart op het verkeerde been heeft gezet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb al gezegd dat ik dat ongelukkig vind en dat het beter had gekund. Maar er is wel een verklaring voor. Die brief gaat namelijk niet over vijf maal 20.000 in relatie tot 12.000 woningen

maar primair over het gebruiksplan 1998. Wat de heer Cerfontaine gisteren opmerkte – wat mij betreft abusievelijk – was de onderste passage over de overgangssituatie 1998-1999. Daarin moet namelijk een voorziening worden getroffen en dat sloeg op het anticiperend gedoogbeleid.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik word horendol van de cijfers en het gedraai van collega Van Gijssel. Laten we nu eens aan het einde beginnen. Omstreeks april, mei komen alle partijen, inclusief de RLD, tot de conclusie dat de combinatie van 12.000 gehinderde woningen en 460.000 vliegbewegingen niet mogelijk is. Dat is gisteren bevestigd en het staat zwart op wit. Het is zowel door Schiphol als door de RLD bevestigd. Iedereen komt tot die conclusie. Schiphol schrijft in de brief, dat zij steeds heeft uitgedragen dat het niet mogelijk is. In mei komt het zwart op wit te staan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat wil ik graag zien!

De heer **Reitsma** (CDA): Waarom wordt in feite in mei de conclusie door alle partijen uitgedragen, met daarbij de vermelding dat Schiphol dat steeds heeft uitgedragen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijnheer Reitsma, het gaat hier om een serieus debat en om de vraag of de minister informatie heeft achtergehouden, informatie die relevant was voor de Kamer en haar besluitvorming op 6 maart en de behandeling in algemeen overleg op 16 april. Nu roept u even dat men in mei tot de conclusie komt dat die variant niet houdbaar is. U zegt er even tussendoor dat zij dat al die tijd al zwart op wit voor 6 maart hebben laten weten. Dan mag u dat mij hier dadelijk overhandigen, want dan ben ik door de bocht!

De heer **Reitsma** (CDA): In de fax staat het zwart op wit!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er staat niet zwart op wit dat men dat onhoudbaar vindt. Dat staat er niet en u moet dat echt lezen. U bent met een zorgvuldige positie van een minister bezig en als zij fouten heeft gemaakt, moet dat hier gewoon gezegd worden. Ik vind dat zij inderdaad fouten heeft gemaakt,

Van Gijssel

maar misschien nog wel eerder, op een ander moment dan op dit moment. Maar als de minister zich op 5 maart in een dergelijke positie bevindt, terwijl zij weet dat de sector gaat "trekken" omdat zij niet in het hok gehouden wil worden, heb ik eerder respect voor die minister als zij zich daar even niets van aantrekt omdat zij meent dat het wel mogelijk is, dan dat ik haar daar achteraf voor laat boeten. Ik vind, mijnheer Reitsma, dat u zorgvuldig moet zijn in hetgeen u de minister op dat punt verwijt.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn enige opzet is feiten op tafel te krijgen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dan moet u ook met feiten werken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben van mening dat je die zorgvuldig moet bespreken. Ik verwijs u dan toch naar het antwoord dat ik van Schiphol gekregen heb. Daarin staat – naar aanleiding van die belangrijke fax – dat achteraf gesteld zou kunnen worden dat deze fax de onhaalbaarheid van het getal van 12.000 aangeeft.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Van welke datum is die brief?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is de brief die wij net hebben gekregen. Die hebt u ook gekregen. Daarin staat letterlijk "achteraf".

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Achteraf weten wij het allemaal.

De heer **Reitsma** (CDA): Het betreft een moment ná 14 februari.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het zal zelfs een moment zijn na 6 maart!

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, op 6 maart is het aantal van 12.000 woningen bepaald en Schiphol wist dat dit moment er aan zat te komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zolang niet gezegd wordt: op 1 maart of op bijvoorbeeld 28 februari hebben wij gezegd dat het onhoudbaar was, kun je in retrospectief altijd wel roepen: wij kwamen op een bepaald moment tot de conclusie dat het niet kon. Maar dan moet je wel kunnen aangeven wanneer dat moment was en wat je daarmee gedaan hebt.

Wat mij betreft, geeft dit eerder aan dat Schiphol in gebreke gebleven is, als men deze redenering aanhangt. Want als het onhoudbaar was geweest, had men dat klip en klaar moeten melden en dat heeft men dus niet gedaan!

Voorzitter! Op het moment dat de juridische bezwaren in de presidentenvergadering naar voren zijn gebracht – ik zeg er expliciet bij met uitzondering van de KLM – is het woord onhaalbaar nog steeds niet gevallen, noch inhoudelijk, noch principieel. Ik deel overigens de opvatting van de heer Reitsma dat wij de notulen van de presidentenvergadering die daarvoor heeft plaatsgevonden best zouden willen zien. Ik heb er best begrip voor dat het om publiek-privaatrechtelijke onderhandelingen gaat en dat de minister die notulen niet zomaar kan geven. Maar kan de minister dan aangeven dat in de notulen van de vergadering voorafgaand aan die van 5 maart geen melding wordt gemaakt van een onhoudbare variant?

Er blijft onduidelijkheid bestaan over de vraag waarom de minister het wél van belang vond om op 6 maart de bezwaren in de minister-raad te melden en niet aan de Kamer. De redenering is, dat het bestaande bezwaar toch niet van doorslaggevend belang was voor het besluit, want dat kon eenzijdig opgelegd worden. Daarop zou ik graag een toelichting hebben van de minister. Dat het besluit uiteindelijk niet haalbaar zou blijken, komt pas later in beeld. Dan wordt ook duidelijk dat de luchthaven hoogstwaarschijnlijk – laat ik die slag om de arm houden – zelf verkeerde cijfers heeft geleverd.

De Rijksluchtvaartdienst heeft de inputgegevens om redenen van tijdsdruk niet gecontroleerd. De tijdsdruk kan volgens mij alleen maar gelegen hebben in de wens méér duidelijkheid te krijgen over het zomerschema van de KLM. Die tijdsdruk, zo herinner ik me destijds te hebben besproken met de heer Ista, liet nog wel één à anderhalve week toe. Aldus mag geconcludeerd worden dat de RLD in zijn controlerende taken slordig te werk is gegaan. Bij zo'n belangrijk besluit, ook al was dat indicatief, had in dat opzicht meer zorgvuldigheid verwacht c.q. geëist mogen worden.

Het was logisch geweest als in het uitvoeringsmemorandum gerefereerd

was aan de aantallen van het besluit van 6 maart. Dat besluit vormde immers het fundament voor dat memorandum. Niets maar dan ook niets had verhinderd dat als een eenzijdig uitgangspunt vanuit de overheid te definiëren. Nu kon in de sector gemakkelijk het beeld ontstaan dat de regering bij nadere concretisering niet langer vasthield aan het aantal van 12.000, hoewel de werkelijkheid dus anders was.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Vindt collega Van Gijssel dat het aantal van 12.000 dus in dat uitvoeringsmemorandum had moeten worden opgenomen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, en ik zeg ook hoe. Het was duidelijk dat de sector dat niet wilde. In de PKB staat: 15.100. Daarvoor wordt op een gegeven moment een zone gemaakt. Die zone kan worden vernauwd en wel om een aantal redenen. Er zou een vernauwing tot 12.100 kunnen plaatsvinden. Die kan in het aanwijzingsbesluit eenzijdig door de overheid worden opgelegd. Er was dus geen noodzaak om daarover overeenstemming te krijgen. Dus het had opgenomen kunnen worden als eenzijdige uitspraak van de overheid, als grondslag voor het uitvoeringsmemorandum.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik doe het even met het eerste antwoord: ja, het had opgenomen moeten worden in het uitvoeringsmemorandum. Bent u het met uw fractiegenote, de vorige minister van VROM, eens? Zij zegt: toen ik merkte, hoorde, las dat het niet in het uitvoeringsmemorandum stond, ben ik mij rot geschrokken. Als ik dat als minister had geweten, hadden wij die 100.000 ter discussie moeten stellen, zo zei zij. Dan had het dubbelbesluit over groei van 100.000 vliegbewegingen en de reductie naar 12.000 woningen opnieuw herzien moeten worden. Bent u die mening ook toegedaan?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is een beetje koffiedik kijken, want je weet niet hoe het precies gelopen zou zijn. Maar stel dat het kabinet nog een tijdje had gezeten en dat dit boven tafel was gekomen. Een logische redenering zou zijn dat minister Jorritsma had aangetoond dat het voor het uitvoeringsmemorandum op zichzelf niet

Van Gijzel

noodzakelijk was om overeenstemming te bereiken over die 12.000. Dat zou dus de reden kunnen zijn voor het niet opnemen daarvan. Ik vind het niet mooi. Als je met partijen iets afspreekt om ergens toe te komen, moet je de doelstellingen vanuit de overheid ook helder formuleren. Dat geeft de sector de gelegenheid om te zeggen: wij committeren ons er voorlopig nog niet aan, wij wachten de MER of andere procedures af, maar wij binden ons in de tussentijd wel aan de volgende uitvoerings-elementen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het gaat hier om een cruciale kwestie, misschien nog wel crucialer dan datgene wat zich op, rond en voor 6 maart heeft voorgedaan. Daarover hebben wij verschil van mening. Maar dit is in ieder geval ook een cruciale kwestie: op 6 maart wordt het besluit door het kabinet genomen, dat op 15 april door de Kamer feitelijk in meerderheid wordt geaccordeerd. Dat aantal van 12.000 vormt daarvan een essentieel onderdeel. Dat wordt niet opgenomen in een uitvoeringsmemorandum. En dat betekent dat de sector zich er niet aan bindt. Mijn vraag aan u, mijnheer Van Gijzel, is deze: vindt u het niet merkwaardig dat de minister een uitvoeringsmemorandum tekent terwijl er op dat moment, mei, juni, al wel signalen zijn van Schiphol dat het niet meer haalbaar is? En vindt u het ook niet merkwaardig dat er een uitvoeringsmemorandum wordt getekend waarin het kabinetsbesluit van 6 maart, gesteund door de meerderheid van de Kamer op 15 april, niet wordt verwoord maar wordt afgezwakt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf is dat een vreemd punt, laat ik het zo maar zeggen. Een en ander is wel afhankelijk van het moment waarop de minister wist dat de inputgegevens van Schiphol foutief zijn. Dat is een cruciaal moment. Dat betekent dat de berekeningen van het NLR niet meer op dat moment echt valide zijn. De minister neemt de 12.000 niet op, maar zij schrijft de Kamer ook niet dat zij dat aantal loslaat. Er is dus in dat opzicht een rare situatie ontstaan. Die opvatting deel ik dus. Maar er is helderheid aan de ene noch aan de andere kant. Als de minister in de begeleidende brief had gezegd dat zij de 12.000

loslaat, dan had Schiphol zijn zin gehad. Maar dat zegt zij dus niet. Zij zegt eigenlijk niks. Je mag er dus van uitgaan dat de 12.000 gehandhaafd blijft in het traject MER, ervan uitgaande dat het lukt, en dat vervolgens de weg wordt ingeslagen van een wijziging, een aanwijzingsbesluit. Ik was er, zo zeg ik in alle eerlijkheid, in elk geval niet gerust op. Het was niet voor niks mijn fractievoorzitter die hierop wees.

De **voorzitter**: U kunt een laatste interruptie plegen, mijnheer Rosenmöller. Ik verzoek u om een korter antwoord te geven, mijnheer Van Gijzel. Ik ben bang dat wij vanavond om elf uur nog hierover spreken. En ik dacht dat het de bedoeling was dat de minister zou antwoorden op vragen van Kamerleden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vóór de ondertekening van het memorandum heeft de minister signalen gekregen dat het onhaalbaar was. Zij heeft de 12.000-eis losgelaten. Immers, in concepten is de grens wél te vinden. Onder druk van de luchtvaartsector heeft de minister de eis moeten loslaten. Datgene wat vóór 6 maart door die sterke minister is volgehouden, is na 6 maart door haar losgelaten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is te kort door de bocht. Als er in het concept staat dat de partijen overeengekomen zijn om te groeien naar die 12.000, moeten wij constateren dat de minister dat niet overeind heeft weten te houden. Zij kon dat weten, want de sector wilde zich er niet aan binden. Als er staat dat de overheid zich aan een beleid richting 12.000 bindt, is het wat raar dat het losgelaten is. Ik zeg er iets bij. Het uitvoeringsmemorandum dat wij tijdens ons reces kregen toegestuurd, is voor mij aanleiding geweest om in contact te treden met mijn fractievoorzitter. Ik wilde er op het eerst mogelijke moment dat zich voordeed met het kabinet over debatteren en ik wilde een schoon-schipnotitie vragen. Dat die 12.000-grens niet in het memorandum, noch in de begeleidende brief werd genoemd, was voor mijn fractie reden om opheldering aan het kabinet te vragen. Dat heeft geleid tot dit debat.

De heer **Reitsma** (CDA): Herinnert

collega Van Gijzel zich de besluitvorming op 3 september in de vaste commissie? Wij hebben toen besloten dat wij een algemeen overleg zouden hebben. Dat de heer Van Gijzel het bij de algemene beschouwingen heeft willen betrekken, daar is op zichzelf niets op tegen, maar wij hadden de brief al geagendeerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat ontken ik toch ook niet?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, maar het leek mij goed om het even te melden, omdat de heer Te Veldhuis zich zulke grote zorgen maakte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp dat u via mij de heer Te Veldhuis iets wilt zeggen.

Het blijft onduidelijk waarom de minister wacht met het vragen van toestemming aan de Kamer tot na de laatste ministerraad. De Kamer is dan allang op reces. Ook valt niet goed te begrijpen waarom in de begeleidende brief geen melding wordt gemaakt, noch onderbouwing wordt gegeven voor het feit dat de 12.000 niet is opgenomen. Waarom is het memorandum niet als stuk meegezonden naar het huisadres in plaats van ter inzage gelegd in de bibliotheek?

Voorzitter! Ik constateer dat de huidige situatie onvoldoende basis geeft voor het proces van de komende jaren. Van de minister hoor ik graag hoe zij tegen dat toekomstige proces aankijkt. Ik overweeg daarover in tweede termijn de Kamer een motie voor te leggen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Vindt de heer Van Gijzel niet ook dat de Kamer een sprong in het duister heeft gewaagd met de besluitvorming in april?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het desbetreffende mondeling overleg was door de heer Rosenmöller aangevraagd. Ik heb bij die gelegenheid gezegd dat ik het te prematuur vond. Ik vond dat wij meer helderheid moesten hebben. Het overleg is echter gehouden. De uitkomst was dat wij het traject in gingen. Het had misschien beter gekund, maar ik zeg niet dat het onvoldoende was. Achteraf bezien was het verzoek van de heer Rosenmöller om een algemeen overleg te houden, best zinvol. De discussie van de afgelopen

Van Gijzel

weken overziend, moet ik echter constateren dat er veel miscommunicatie is geweest, in sommige gevallen bewust. Er waren verschillende interpretaties van niet eenduidig geformuleerde zinnen. Dat heeft de bijl aan de wortel van dit proces gelegd.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van Gijzel gaat met een grote sprong van het verleden naar de toekomst en kondigt zelfs een motie aan. Voor de oplossing van problemen kun je beter naar de toekomst dan naar het verleden kijken, maar dit debat gaat nu eenmaal over het verleden. Er wordt nu een motie aangekondigd, waarbij in het geheel niet wordt gezegd wat daarmee beoogd wordt. Wat wil de heer Van Gijzel? Past het procedureel wel in dit debat om een motie over de toekomst in te dienen? Kortom, ik vind het een wat merkwaardige wending.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik loop inderdaad vooruit op een adequate beantwoording van de minister. In dit debat kunnen wij pas naar de toekomst kijken als wij het verleden afgerond hebben en ik hoop dat dat gebeurt. Maar als ik in eerste termijn geen opmerkingen maak over de toekomst, kan ik in tweede termijn niet ineens een motie boven tafel krijgen. Ik vind dat, gezien de onzekerheid die er zowel voor de sector als voor de omwonenden is ontstaan, wij als parlement aan het slot van dit debat aan de minister moeten vragen om een notitie waarin zij aangeeft langs welke lijnen zij dit proces tot een goed einde denkt te brengen. De Kamer zou op basis van hetgeen in dit debat gewisseld is, moeten beoordelen waar de problemen liggen en daaruit lessen moeten trekken. Vervolgens moet zij de minister vragen die conclusies mee te nemen, zodat zij de Kamer een voor de langere termijn houdbaar besluit kan voorleggen dat ook nog inzichtelijk is.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Northwest Airlines dreigt de alliantie met KLM op te zeggen, British Midland vraagt zich openlijk af of het nog wel verder moet met Schiphol en prof. Roel In 't Veld waarschuwt voor een regelrechte

bestuursramp. Opvallend is dat nog niemand daarover gesproken heeft of daar een debat over heeft aangevraagd. In de PKB Schiphol hebben wij na dertien jaar discussie afgesproken dat wij zowel de milieuomstandigheden zouden verbeteren als de economie zouden versterken door op Schiphol mainport een nieuwe vijfde baan aan te leggen. GroenLinks was natuurlijk tegen, maar dat is meestal zo in dit dossier. Maar PvdA, VVD, CDA en D66 hebben in 1996 aan de omwonenden de belofte gedaan om de leefomstandigheden rond Schiphol te verbeteren. Als die vijfde baan er namelijk ligt, zullen niet 15.100 woningen – volgens de PKB – niet 14.000 woningen – waar Schiphol aanvankelijk over sprak – en ook niet 12.000 woningen – uit de brief van 6 maart – maar slechts 10.000 woningen geluidshinder ondervinden. Dat is een milieuwinst van 33% voor 15.000 mensen.

Voorzitter! Door die vijfde baan zal ook de veiligheid voor de omwonenden aanzienlijk verbeteren en bovendien wordt het imago van Schiphol dan niet beschadigd, wordt de luchtvaartsector perspectief geboden en zal de werkgelegenheid groeien op die nu al stilste, veiligste en schoonste luchthaven van Europa. Kortom, een win-win-winsituatie. Maken wij ons zo langzamerhand tegenover de burgers van Nederland niet een beetje belachelijk door ons onvermogen – of door onze onwil – om die 15.000 mensen inderdaad dat betere leefmilieu te bieden, terwijl wij ons wel jarenlang druk maken over procedures? Wat dit laatste betreft: zoals het er nu naar uitziet zal het ook nog wel een paar jaar duren. Hoe valt dat in een latere parlementaire enquête over de mogelijke ondergang van Schiphol uit te leggen? Ik daag vandaag opnieuw de collega-partijen uit om die vijfde baan – die milieubaan – via een noodwet zo snel mogelijk te realiseren. Wij vinden het een plicht om de belofte die wij twee jaar geleden hebben gedaan aan 15.000 mensen nu waar te maken en om die mensen te ontlasten van vermijdbare en onnodige geluidshinder. Dat is echt schoon schip maken. Graag krijg ik een reactie van de minister op dit punt.

Nu de feiten rond de 15.000 en 12.000 woningen. Het NLR legt de regering in februari voor dat vijf keer 20.000 extra vluchten mogelijk is bij

een aantal van 12.000 geluidgehinderde woningen, dus ruim binnen de wettelijke grens van 15.100. Die grens bestaat nog steeds. Niemand heeft toen dat aantal van 12.000 betwist: niet Schiphol, zoals ons gisteren is gebleken, niet de RLD, niet de regering en ook niet de Tweede Kamer. Directeur-generaal Weck van de RLD adviseert de minister dan op 5 maart om die 12.000 woningen toch maar niet in de brief aan de Kamer te vermelden, omdat dit aantal dan richtinggevend is, terwijl het eigenlijk pas bij de vaststelling van de MER kan worden gevalideerd. De luchtvaartsector vindt zo'n harde beleidsmatige opstelling en koppeling onacceptabel. Dat heeft hij uitdrukkelijk geschreven, maar hij betwist niet de berekening en de haalbaarheid van die 12.000. De sector wil gewoon de vrijheid om tot 15.100 vol te vliegen als dat nodig is. Over de onhaalbaarheid van die 12.000 geeft Schiphol pas in mei en juni signalen af, en dan nog intern, niet aan de Kamer.

Minister Jorritsma deelt in het kabinet op 6 maart mee dat de sector zich inderdaad nog niet zal committeren aan die 12.000. De meest betrokken ministers – Kok, Jorritsma, De Boer, Wijers en Melkert – besluiten echter, die 12.000 toch in de brief aan de Kamer op te nemen, maar dan als streefgetal. Daarbij wordt vermeld: binnen de randvoorwaarde van 15.000 van de PKB. Er staat dus wat het kabinet nastreeft. Sinds wanneer is de regering verplicht om de Kamer mee te delen wie tegen de wenselijkheid van een kabinetsbesluit is, zoals Schiphol dat de dag daarvoor heeft gemeld? Dat is niet alleen een absurde staatsrechtelijke noviteit, maar volgens mij ook een ongewenst precedent. Niemand is aangeslagen, heeft aan de bel getrokken of heeft de berekening van het NLR betwist. Minister Netelenbos neemt er in haar brief van 24 september jl. nog verantwoordelijkheid voor: de best beschikbare gegevens zijn gebruikt.

De minister van Verkeer en Waterstaat deelt in het algemeen overleg van 15 april aan de Tweede Kamer mee – dat is allemaal genoteerd, dus dat is glashard – dat een MER-procedure in 1999 de haalbaarheid van die 12.000 zal moeten aantonen, dus dan is het pas zeker of wij die 12.000 zullen halen. Dat is aan de Kamer officieel meegedeeld. Met andere woorden:

Te Veldhuis

de begrippen "streven naar 12.000", zoals aangegeven in de brief van 6 maart en "de haalbaarheid, die nog in 1999 bij de MER moet worden aangetoond", zoals blijkt uit het algemeen overleg van 15 april, kunnen op niets anders wijzen dan op een inspanningsverplichting van het kabinet en dus niet op een resultaatsverplichting. Voor de VVD geldt: 15.000 is de wet, 12.000 is de wens of het streven. Vindt de nieuwe minister voor Verkeer en Waterstaat dat ook?

In het in de brief van 6 maart aangekondigde uitvoeringsmemorandum staat dat Schiphol binnen de PKB-limiet van 15.100 moet blijven. Er staat ook dat de feitelijk beschikbare gebruikruimte voor Schiphol afhankelijk is van de resultaten die worden behaald met allerlei maatregelen om problemen te reduceren, dus onder andere om geluid te reduceren. De VVD-fractie had het chiquer gevonden als expliciet was meegedeeld dat die 12.000 er niet in stond, maar elk wakker Kamerlid of elke wakkere Kamerfractie kon dit er impliciet in lezen, zeker na alle discussies die daaraan vooraf zijn gegaan. Laat daar geen misverstand over bestaan. Ik meen dat wij in geen enkel dossier hier in de Kamer zo achter de komma lezen als in dit Schiphol-dossier. Ik durf bijna te stellen dat de Kamer zich in het Schipholdossier met bijna elk detail bemoeit. De commotie achteraf – sommigen vinden dat dit van geen kant past – vind ik toch voor een deel een vorm van "eigen schuld, dikke bult". Hadden zij de eigen ogen niet wat beter open kunnen doen en aan de bel kunnen trekken?

Ook na de hoorzitting van gisteren heeft de VVD niet de indruk dat zij door het kabinetcompromis van 6 maart jl. op het verkeerde been is gezet. Dat besluit kan nog steeds de toets der kritiek doorstaan. Wij willen aan dat besluit ook vasthouden. Doet de minister van Verkeer en Waterstaat dat ook?

Als ik mij al ergens aan heb gestoord, dan is dat eerder aan de nogal onchique opstelling van de voor haar medeverantwoordelijkheid wegvluchtende voormalige minister van VROM dan aan het kabinetbesluit van 6 maart. Daar wil ik het bij laten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind die laatste uitspraak – de onchique

opstelling van de vorige minister van VROM – wat mager. De heer Te Veldhuis moet onderbouwen wat hij daarmee bedoelt. Waarom vindt hij die opstelling onchic?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vind dat het niet hoort dat je na afloop probeert om je eigen straatje schoon te vegen, als je uit het kabinet stapt. Ik vind dat erg oncollegiaal tegenover de oud-collega's die nog steeds die verantwoordelijkheid dragen. Ik vind het ook in die zin onchic dat deze voormalige minister mede de verantwoordelijkheid heeft genomen voor het streven naar 12.000 en ook voor de mededeling dat dit pas hardgemaakt kan worden bij de MER. Als diezelfde voormalige minister in een interview zegt dat zij niet wist dat die 12.000 niet in het uitvoeringsmemorandum stond, terwijl de ambtenaren ons gisteren in de hoorzitting meedelden dat het wel degelijk ook met ambtenaren van VROM is besproken, dan had die minister dat op z'n minst kunnen weten. Op dat moment was zij niet alleen vertrekkend minister, maar ook nog Tweede-Kamerlid, dus zij had het net als de heer Reitsma kunnen lezen. Ik vind het niet chic om na afloop dit soort interviews te geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Die minister gaf enige weken geleden een interview, waarin zij zei dat haar in de zomer bepaalde signalen hadden bereikt dat de besluitvorming in het kabinet over de harde koppeling in feite onderuit werd gehaald en daaraan werd gewerkt, zodat haar geloofwaardigheid in het geding kwam. Vindt u het niet chic dat zij dat eerlijk vertelt?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee, ik vind dat niet chic, omdat in de brief van 6 maart een besluit ligt, waarvoor zij medeverantwoordelijk is. Dat is mede onder haar verantwoordelijkheid en inzet tot stand gekomen. Minister-president Kok is al in februari naar buiten gekomen met de mededeling dat zij het ei van Columbus hadden: vijf keer 20.000 erbij en dat kon allemaal met minder geluidbelaste woningen. Dat zou de vrijdag daarop formeel in het kabinet worden besloten. Wij hebben toen allemaal kunnen lezen dat minister De Boer niet geloofde dat dit kon en dat er een validering van die rekensom gemaakt moest worden

door het NLR. Het NLR heeft dat gedaan. In de besluitvorming op 6 maart is door de minister van Verkeer en Waterstaat nog meegedeeld wat wij allemaal weten: dat de sector het niet acceptabel vond om die beleidsmatige koppeling te maken. Er is toen een brief uitgegaan, waarin staat: binnen de grenzen van de PKB van 15.100 gaan wij ernaar streven om op 12.000 uit te komen. Dat staat er duidelijk. In het overleg over diezelfde brief, waar de minister van VROM bij zat, is door de minister van Verkeer en Waterstaat uitdrukkelijk gezegd dat de vraag of die 12.000 gehaald kan worden, pas kan worden beantwoord als de MER-onderzoeken achter de rug zijn. Dan kun je niet in interviews zeggen dat je pas in mei of juni wat hebt gehoord. Dat vind ik niet kies.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar was mijn vraag niet op gericht. De minister heeft op twee aspecten kunnen reageren. Het eerste was de interne nota van 5 maart van de DG van de RLD aan de minister. Het tweede hebben wij inmiddels kunnen zien. In een van de brieven staat dat ongeveer in mei alle betrokken partijen tot de conclusie kwamen dat de harde koppeling tussen 12.000 gehinderde woningen en 100.000 vliegbewegingen erbij niet kan. Begrijpt u dat de minister van Verkeer en Waterstaat op dat moment achter die uitspraak staat, en dat zij daar collegiaal ook achter moet staan, als de geloofwaardigheid van haar collega in het geding komt?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ga ervan uit dat de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat ons de gegevens naar eer en geweten heeft verstrekt. Dan weet de voormalige minister van VROM ook dat de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat op 5 maart het advies van de RLD heeft gekregen en dat op 6 maart heeft meegedeeld in het kabinet. Die twijfel was er toen. De ene minister zei dat het wel kon en de ander zei dat zij nog twijfelde. Daar komt dan een compromis uit. Zo gaat dat in een kabinet, als je deals moet maken. Als je later wat hoort, is het niet chic om afstand te nemen van wat je toen hebt besloten. Als dat al waar zou zijn, vind ik het niet netjes om dat naar buiten te brengen. Ik vind dat dit niet hoort. Officieel horen de notulen van

Te Veldhuis

de regering ook pas na 30 jaar bekend te worden. Ik vind het niet netjes om uit dit soort bijeenkomsten te klappen, alsof je daarmee aan wilt geven: aan mij heeft het niet gelegen. Dat moet je niet doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Rosenmöller.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Te Veldhuis heeft één aspect...

De **voorzitter**: Als de heer Rosenmöller het woord heeft, kan niemand horen wat u zegt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Te Veldhuis maakt terecht melding van een unaniem besluit in de ministerraad van 6 maart over het streven naar die 12.000 geluidbelaste woningen. Vindt ook hij het misschien niet chic dat dat niet in het uitvoeringsmemorandum is opgenomen?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb gezegd dat het niet chic was om ons niet te melden dat de sector daar niet voor getekend had. Wij hadden dat allemaal kunnen lezen, maar ik vind het niet chic dat dat niet expliciet aan ons is gemeld. Dat betreft echter de vorm; met betrekking tot de inhoud blijkt hieruit dat de regering – althans op dat moment – niet met de sector tot overeenstemming is gekomen over het aantal van 12.000 woningen; de sector wilde daar niet voor tekenen. Wij moeten nog zien of de haalbaarheid überhaupt gevalideerd wordt, want het is een streven, een wens. Daar sta ik nog steeds achter en ik vind dat wij daarnaar moeten blijven streven. In het komende jaar gaat het hopelijk ook weer lukken, maar er is geen harde binding in een contract tussen meerdere partijen – een uitvoeringsmemorandum is immers een contract – en de eenzijdige wens van de regering om tot die 12.000 woningen te komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat om de politiek en niet om de procedures en wij moeten dat woord "chic" maar even achterwege laten. Het kabinet heeft op 6 maart een besluit genomen dat op 15 april door de meerderheid van de Kamer is gesteund. Dat besluit moet dan gewoon in een uitvoerings-

memorandum, een contract met de sector, worden verwoord. Dat is niet gebeurd; de sector heeft zijn zin gekregen en de politiek gaat door de knieën. Wat is daarop uw reactie?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De regering heeft een besluit genomen waarin zij een wens uitspreekt, een streefgetal van 12.000. De Kamer heeft de regering op dat punt gesteund, maar degene met wie het contract moet worden gesloten, steunt het niet. Ik geloof niet dat je de sector, die iets niet uit eigen beweging wil, daartoe kunt verplichten. Dat is echter iets anders dan het feit dat het chiquer had gekund door ons dat officieel mee te delen. Gelet op het feit dat wij op het punt van dit dossier allemaal altijd zo wakker zijn – tot achter de komma – hadden wij dat echter ook zelf kunnen verzinnen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat betekent dus eigenlijk dat de effectivering van het besluit van 6 maart niet alleen afhankelijk is van de medewerking, maar ook van de bereidheid van de luchtvaartmaatschappijen om een grens van 15.100 woningen te aanvaarden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee, dat is niet waar. In hetzelfde briefje van 10 juli kunt u immers ook de passage vinden dat de feitelijk beschikbare gebruiksruimte voor Schiphol – dus voor het aantal vluchten – afhankelijk is van de resultaten die worden behaald met het terugdringen van overschrijdingen om binnen de normen te blijven. Dat staat er; leest u het maar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heb ik allemaal gelezen. Mijn vraag is in hoeverre u zichzelf serieus neemt. Dat betreft de vraag op welke wijze het kabinet die door de meerderheid van de Kamer ondersteunde beleidslijn van 100.000 vluchten en het streven naar 12.000 geluidgehinderde woningen ook in dat memorandum opneemt. Dat is gewoon niet gebeurd, los van wakkere en niet wakkere collega's. Daardoor zijn wij toch op het verkeerde been gezet? Dat staat nog los van het feit dat er voor de ondertekening signalen kwamen dat dit ook niet meer haalbaar was.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee, u maakt een denkfout. Wij zijn niet op

het verkeerde been gezet; wel hebt u op dat moment misschien zitten slapen, omdat u niet eerder aan de bel hebt getrokken. De regering heeft eenzijdig, tegen de zin van de luchtvaartsector, de wens van 12.000 woningen neergelegd; dat is geaccordeerd door de Kamer, maar dat was niet de wens van de sector die het uitvoeringsmemorandum moest ondertekenen. Als wij iets willen, is er nog geen plicht voor anderen om daar ogenblikkelijk mee akkoord te gaan. De sector is, net als u trouwens, gebonden aan de wet; ook u bent gebonden aan die 15.000. Als alles binnen die 15.000 correct gebeurt, hebt u geen voet om op te staan en kan de sector bij elke rechter zijn recht halen. Dat is immers de wet en daar bent ook u aan gebonden. Wij hebben een wens uitgesproken om lager uit te komen, namelijk op 12.000. Ik heb u uitgedaagd om met mij te streven naar 10.000. Dan helpen wij de 15.000 mensen die daar wonen. Ook u kunt die mensen helpen door er snel voor te zorgen dat die vijfde baan er ligt. Ook daar moeten wij eens bij stilstaan, maar dat doet u niet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik constateer dat het debat van vandaag zijn oorsprong vindt in het uitvoeringsmemorandum, want dat is het laatste document dat hierover ging. De luchthaven Schiphol meldt het volgende over het uitvoeringsmemorandum: "Wij blijven daarom van mening dat de zone van 12.000 geluidbelaste woningen niet te combineren is met 460.000 vliegbewegingen en de daarbijbehorende verkeersverdeling. Deze verwachting is door ons steeds uitgedragen en die werd gedeeld door alle partijen bij de formulering van het uitvoeringsmemorandum." Daarmee suggereren zij dat er een onderscheid is tussen de kabinetsopstelling van 6 maart en het uitvoeringsmemorandum. Ik vind het dus niet verbazingwekkend dat de minister van VROM zegt: "zo zijn wij niet met elkaar getrouwd", daarmee doelend op het besluit van 6 maart. De heer Te Veldhuis zegt dat de minister van VROM niet chic is, maar dan wijs ik erop dat het charmant geweest zou zijn van de minister van Verkeer en Waterstaat als zij daar in de brief bij het uitvoeringsmemorandum melding van had

Te Veldhuis

gemaakt. Dat is niet gebeurd, dus ik vind dat de minister van VROM wel enig recht van spreken heeft.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb tijdens dit debat al twee keer gezegd dat ik het ook niet chic vind en dat het veel charmanter was geweest als het wel was gebeurd. Dat was ook veel opener geweest, zoals de heer Van Walsem zei. Daar hoeven wij absoluut geen verschil van mening over te hebben. Ik vind het eerlijk gezegd niet chic, en daar blijf ik bij, om weg te lopen van de verantwoordelijkheid die je mede draagt voor een besluit dat eerder is genomen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter!...

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nee, wacht even. Nu mag ik ook uitpraten.

Gisteren heb ik de RLD bewust gevraagd met wie er is overlegd over het uitvoeringsmemorandum. Daarop heeft de heer Weck geantwoord dat er overleg is geweest met VROM. Bij VROM was het dus bekend. Of de minister is geïnformeerd, weet ik niet. Als ambtenaren van verschillende departementen met elkaar communiceren, mag je ervan uitgaan dat zij dat ook aan hun minister doorgeven. Dan vind ik het niet chic om een paar maanden later te zeggen dat je het niet wist, terwijl men het op het ministerie wel wist.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Te Veldhuis zegt dat ambtenaren bij dat overleg hebben gezeten, maar dat wil nog niet zeggen dat zij ermee ingestemd hebben. Het uiteindelijke resultaat is dan wel belangrijk. De heer Te Veldhuis zegt vervolgens dat het niet chic is om weg te lopen van de verantwoordelijkheid voor een besluit waar je zelf voor getekend hebt, maar ik denk dat dit verre van waar is. Ik geloof niet dat mevrouw De Boer afstand neemt van een besluit dat zij zelf getekend heeft. Het besluit waar zij voor getekend heeft, was het besluit van 6 maart en niet het gebrekkige uitvoeringsmemorandum. Zij loopt dus niet weg voor haar verantwoordelijkheid; die neemt zij integraal. Zij wijst alleen op een discrepantie tussen 6 maart en het uitvoeringsbesluit dat uiteindelijk getekend is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Over die discrepantie heb ik net met de heer Rosenmöller een debatje gehad. Feit

blijft dat de informatie over de inhoud van het memorandum op het ministerie van VROM bekend was. Als dat op een of andere manier niet doorkomt bij de top, dan moet men zich op het ministerie van VROM maar eens achter de oren krabben. Ik vind het niet netjes om daar naar buiten over te klagen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien is het dan handig dat wij het als volgt doen. Ik stel voor dat de heer Te Veldhuis de huidige minister van VROM vraagt hoe het toen gegaan is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Die hebben wij niet uitgenodigd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Omdat de heer Te Veldhuis daar nu zo'n punt van maakt, lijkt het mij heel goed dat hij dat hij haar dat schriftelijk vraagt.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Een van de onderliggende vragen in dit debat is of ik mij op het verkeerde been gezet voel. Daarop heb ik gezegd: "nee". De opstelling van mevrouw De Boer stoort mij wel omdat ik die niet chic vind. Vervolgens is er van alles achteraan gekomen. Ik ben mijn gal in ieder geval wel kwijt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Het debat richt zich in feite vooral op niet meer op hun toenmalige post zittende bewindslieden, maar ik wil er toch maar mee beginnen om de zittende minister van Verkeer en Waterstaat mijn hartelijke medeleven te betuigen. Je zult maar zo'n dossier in je portefeuille aantreffen. Ik kan mij prettiger onderwerpen voorstellen, zeker gelet op het moeras dat zich hier voor onze ogen ontvouwt. Ik kijk dan ook naar de opstelling van de coalitiepartners. Ik wens haar veel sterkte toe en hoop dat zij dit dossier weer uit het moeras kan trekken, want dat is nodig. Ik kom daar aan het slot van mijn betoog nog even op terug.

Voorzitter! Want een moeras is het. Ik lees in het regeerakkoord prachtige, zelfs roerende verhalen over interactief, open en transparant bestuur. Met name het begrip "transparant" past niet bij het Schipholdossier. Wie overziet nog het geheel? Die vraag hoor je van

vele kanten, zelfs van ingewijden. Burgers begrijpen er vaak helemaal niets meer van en ook de politiek heeft naar mijn indruk alle moeite om er greep op te krijgen of te houden. Een van de oorzaken daarvan is de fragmentering van de debatten en daar zijn wij als Kamer mede schuldig aan. Wij praten nu eigenlijk over een incident in de voorbereiding van het gebruiksplan voor 1998. Er liggen wat dat betreft nog wat eerdere discussies achter ons over cijfers, getallen en prognoses waarop wij binnenkort wel nader zullen terugkomen als er een Rekenkamerrapport komt. Wij praten in feite ook al over het gebruiksplan 1999 met alle discussies daaromheen waarin die 12.000 ineens weer om de hoek komt. Wij hebben ook nog een discussie over de vijfde baan. Er moet besloten worden over de toekomst; denk aan de TNLI-discussies. Kortom, wie overziet het geheel? Ik hoop in ieder geval de minister. Voor een eenvoudig Kamerlid is het vrij ingewikkeld.

Toch denk ik dat daar een van de grote problemen zit. Een heldere, duidelijke en consistente besluitvorming ten aanzien van Schiphol heeft steeds ontbroken. Ik heb dat in 1995 bij de behandeling van de PKB al gezegd. Toen hadden we een duidelijk besluit moeten nemen over het verdere toekomstperspectief. Dat had een groot aantal problemen voorkomen. Het is logisch dat ook vanuit de politiek nogal allergisch wordt gereageerd als het lijkt – ik zet maar even een streepje onder lijkt – dat de Kamer niet adequaat is geïnformeerd, want die discussie voeren wij al veel langer, ook over de eerdere cijfers.

Voorzitter! Daarmee ben ik bij de inzet van de discussie van vandaag gekomen, waar het uiteindelijk toch om gaat. Ik wil daar een enkele opmerking over maken. Er is al heel veel over gezegd en gevraagd. Ik ga dat natuurlijk niet herhalen als laatste spreker, want dat lijkt weinig zinvol. Uit eigen waarneming moet ik toch zeggen dat de gang van zaken, in ieder geval de informatie aan de Kamer niet is geweest zoals die zou moeten zijn. Ik krijg daar graag opheldering over. In de brief van 6 maart wordt duidelijk gesteld dat het kabinet ernaar streeft om de 35 Ke-zone te dimensioneren op circa 12.000 woningen, maar toen was al bekend, zoals uit de hoorzitting is

Van den Berg

gebleken, dat dit voor de luchtvaart onacceptabel was. Op dat moment kon ook bekend zijn, zoals is gebleken uit de discussie over de fax van 13 februari, dat het eigenlijk onhaalbaar was. Ik vraag dus wat dat betreft naar de interpretatie van de fax van 13 februari. Ik vraag ook aan deze minister waarom zij van dat gegeven geen melding heeft gemaakt in haar recente notitie, de schoonschipnotitie. Ik neem toch aan dat dat bekend was. Het had in ieder geval bekend moeten zijn.

Als ik de opstelling van de regering in de brief van 6 maart aan de Kamer vergelijk met die in de brief naar Schiphol, dan vind ik het toch zeer merkwaardig dat daarin die 12.000 ontbreekt. Ik ben het wat dat betreft niet eens met de interpretatie van enkele anderen. Het is ook merkwaardig dat de 12.000 ontbreekt in het uitvoeringsmemorandum, terwijl dat aantal nog wel was vermeld in het concept. Wat is er tussentijds gebeurd? Wat is de aanleiding geweest om het niet in het definitieve memorandum te vermelden? Er zijn een heleboel vragen te stellen rond deze gang van zaken waarop ik tot nu toe ook nog geen echt bevredigend antwoord heb kunnen vinden. Ik hoop dat de minister op dit punt wat helderheid zal kunnen verschaffen, opdat zelfs maar de schijn kan worden weggenomen dat de Kamer al of niet bewust op het verkeerde been is gezet. De indruk van de Kamer was in ieder geval terecht een andere, want ik herinner mij het overleg van 15 april waaraan ik ook heb deelgenomen. Toen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat eigenlijk nog stilliger dan in de brief van 6 maart de koppeling gelegd tussen de 100.000 vluchten extra en het terugbrengen van het aantal geluidgehinderde woningen tot 12.000. Het is heel opvallend dat het in het verslag van het overleg van 15 april nog iets stilliger staat dan in de brief van 6 maart. Toen was de minister dus nog volledig op die toer en dat is dan eigenlijk al helemaal uiterst merkwaardig gezien alle ontwikkelingen voordien. Hoe is dat te verklaren?

Voorzitter! Deze vragen zullen in ieder geval helder moeten worden beantwoord, opdat, zoals ik al zei, in ieder geval de schijn wordt weggenomen dat de Kamer op het verkeerde been zou zijn gezet. De Kamer is met die 100.000 vluchten

extra akkoord gegaan tegen de achtergrond van de koppeling met de intentie inzake de vermindering tot 12.000.

Voorzitter! Wij dienen dit debat aan te grijpen om een antwoord te geven op de vraag hoe wij hier nu uit kunnen komen. Gisteren is duidelijk gevraagd, ook van de zijde van Schiphol, hoe dergelijke regels nog kunnen worden gehandhaafd. Die handhavingsproblematiek is een slechte zaak, ook met het oog op de geloofwaardigheid van de overheid. Natuurlijk moet er gehandhaafd worden; ook de luchtvaartsector staat niet boven de wet. Ook het jaar op jaar gedogen is een slechte zaak. Nogmaals, hoe komen wij hier nu uit? Ook de sector zelf heeft belang bij duidelijkheid. Ik denk hierbij aan de werknemers, maar ook aan de omwonenden. Kortom, dit dossier moet nu eindelijk eens uit het moeras worden getrokken. Ik zou het bijna een roeping voor de huidige minister vinden om dat nu eens te bewerkstelligen.

Wij dienen daartoe tot een goede discussie te komen en daarvoor is helderheid nodig in de vorm van een beleidskader voor de komende jaren in de interim-situatie. Ik ben het wat dat betreft met de heer Van Gijssel eens. Bovendien moeten wij naar de aanleg van de vijfde baan toe. Ik ben niet met de heer Te Veldhuis van oordeel dat daarvoor een speciale noodwet nodig is, maar die baan moet er komen; de Kamer heeft daarmee al ingestemd. Vervolgens dient er duidelijkheid te worden geboden in verband met het toekomstperspectief. De combinatie van deze drie zaken is van groot belang om te komen tot een herstel van de geloofwaardigheid van de overheid ten aanzien van dit dossier. Ik hoop van harte dat de minister daarvoor een aanzet wil geven.

De vergadering wordt van 17.53 uur tot 17.58 uur geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Naar het dossier kijkend, moet ik tot de conclusie komen dat wij een ontzettend ingewikkeld systeem hebben gebouwd. De heer Van den Berg sprak aan het einde van zijn betoog dan ook over het vertrouwen van burgers in de overheid, het uitleggen van het beleid en over het begrip "transparantie". Alleen al

door het bouwwerk dat wij hebben gemaakt, moet de conclusie luiden dat het niet uit te leggen valt. Ik werd uitgenodigd om het als een roeping te zien om hiervoor een oplossing te vinden. Inderdaad vind ik dit het kernprobleem en ik zal dan ook graag proberen hierin duidelijkheid te brengen. Zo'n ingewikkelde regeling kan niemand meer begrijpen. Dit valt overigens ook op bij het doorlezen van de stukken. Er worden talloze begrippen en veranderende cijfers genoemd. Het gaat over zones, contouren, etmalen, LAeq's – ik had voordat ik deze portefeuille kreeg daar nog nooit van gehoord –, TOMS, enz. De heer Cerfontaine sprak gisteren tijdens de hoorzitting over AAS. Waarom wordt er niet gewoon "Schiphol" gezegd? Dan begrijpt iedereen het meteen. Hij merkte overigens op dat er maar weinig deskundigen zijn die deze ingewikkelde materie kunnen doorrekenen. Dit probleem is ook nu aan de orde geweest. Ik gebruik geen woorden als moeras, probleem of drama, maar mijn conclusie is dat het een kwetsbaar debat is. Je kunt wel over gedogen praten, maar de ene spreker heeft het over het gedogen van verleden jaar en de andere over het anticiperend gedogen. Niemand begrijpt elkaar nog, terwijl ieder voor zich toch over een verschillend begrip praat. Leg dat maar eens uit!

De luchtvaart voltrekt zich op wereldschaal. Het is geen Nederlandse of Europese discussie. Het is een mondiale discussie. In Nederland is er op dit punt sprake van liberalisering. Het wordt steeds meer een echte markt: Schiphol als bedrijf. Als deze sector zijn positie op de markt wil behouden en uitbreiden, moet bedrijfsmatig worden geopereerd. Dit type sector verdraagt zich niet geheel met openbare discussies over bedrijfsvoering. Ik doel bijvoorbeeld op vragen naar strategische allianties en notulen van het presidentenoverleg. Wij hebben te maken met een economische partner in een harde markt die enorm in ontwikkeling is. Wij moeten concluderen dat wij te maken hebben met een overgangsfase in de verhoudingen. Wij komen uit een door de overheid gereguleerde sector. Wij gaan naar een markt-gereguleerde sector. De rollen die daarbij vervuld worden, vragen duidelijk om een heroverweging. Wij zitten als het ware in een tussenfase

Netelenbos

van verhoudingen. Volgens mij is de discussie over de besluitvorming, over de kerntaak van de overheid en over datgene wat je aan de sector zelf moet overlaten, nog niet goed gevoerd. Daarom denk ik dat wij daar nog eens goed naar moeten kijken.

Ik wijs nog op iets wat mij gisteren tijdens de hoorzitting opviel, namelijk de positie van de RLD. Ook in de media is die positie aan de orde geweest. De RLD is een ambtelijke organisatie, die valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid. De verhoudingen zijn op zichzelf uiterst helder. Toch zie je dat velen denken dat de RLD zich veeleer identificeert met de luchtvaartsector. Dat was vroeger zo geregeld, maar wij zijn dat aan het veranderen. Toch zie je dat er sentimenten zijn die maken dat zo'n ambtelijke organisatie in dit type debat terechtkomt, ook in de media, waar zij niet in terecht moet komen. Wat mij betreft zit de RLD niet in zo'n debat. Waar het gaat om de ministeriële verantwoordelijkheid en de positie van de RLD als onderdeel van de ambtelijke organisatie, zijn de verhoudingen op zichzelf helder. Kijk je vervolgens naar de taken, dan zie je dat de Rijksluchtvaartdienst betrokken is bij bijvoorbeeld het wetgevingstraject, de normering, de inspectie, de controle, de handhaving, de onderhandelingen over de open skies en de internationale verdragen. Bij al dit soort zaken is de RLD betrokken. Gelet op het debat van de afgelopen maanden en na lezing van de stukken en de Handelingen, ben ik van mening dat wij die taken eens van een goede en eigentijdse invulling moeten voorzien. De invulling maakt immers iedere keer dat het vertrouwen en de transparantie op z'n minst van een kanttekening worden voorzien. Wat mij betreft is dat niet terecht, maar het biedt wel een makkelijke prooi. Daarom ben ik van mening dat wij er nog eens goed naar moeten kijken.

Als het gaat over de relatie tussen de Kamer en het kabinet, is de hoofdvraag wat er in de afgelopen periode gebeurd is. De kern van het debat van vandaag is de vraag wat wij allemaal wisten en wat er is afgesproken. Met andere woorden, houden wij ons nog aan de afspraken? Ik wil hierover heel graag helderheid geven.

Wat mij betreft is uiterst relevant dat de brief die op 6 maart namens

het vorige kabinet naar de Kamer is gestuurd, staat. De afspraken die in die brief staan, staan voluit, niet alleen voor mij, maar ook voor het kabinet. In de brief staat de afspraak dat de sector mag groeien, iedere keer met een stap van 20.000 vliegbewegingen erbij. Die afspraak is gemaakt, maar het is een geconditioneerde afspraak. Door de vorige minister van Verkeer en Waterstaat zijn er met de Kamer afspraken over gemaakt. Die afspraken worden door mij uitgevoerd. Of de sector wil of niet – dat was cruciaal in de hoorzitting van gisteren, maar het is ook cruciaal in dit debat – die afspraken zijn door het kabinet gemaakt met de Kamer. Die afspraken staan. Ze worden dus ook uitgevoerd. De sector zegt nu dat het wellicht niet kan, maar daarover kom ik dadelijk nog te spreken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan de minister in ieder geval de vraag beantwoorden waarom het kabinet op 6 maart in de brief aan de luchtvaartmaatschappijen en aan Schiphol de 12.000 woningen niet heeft genoemd? Dat aantal verschilt namelijk markant met de informatie die wij gekregen hebben.

Minister **Netelenbos**: Er zijn ook vragen gesteld over de brief van 13 februari, over ambtelijke adviezen aan bewindslieden en de interpretatie daarvan in relatie tot de afspraken met de Kamer. Ik zal alles in één cluster beantwoorden.

In dit dossier is mij één ding opgevallen, namelijk dat al die cijfers toch net weer op een iets andere manier worden weergegeven. Zo meldde Schiphol op 12 januari in het gebruiksplan 1998, dat er bij 400.000 vliegbewegingen 9300 belaste woningen met meer dan 35 Ke zijn. In haar fax van 13 februari – waaraan de heren Rosenmöller en Reitsma refereerden – heeft Schiphol berekend dat 460.000 vliegbewegingen, inclusief de meteomarge, 13.924 belaste woningen opleverden. Uit deze fax valt mijns inziens niet op te maken of de relatie tussen 460.000 vliegbewegingen en circa 12.000 geluidbelaste woningen kon worden gelegd, omdat in de eerste plaats die terminologie niet wordt gebruikt en omdat alle gegevens door Schiphol zelf worden aangeleverd. Het NLR kan verfijnder berekeningen maken. Na 13 februari is nog heel wat overleg gevoerd en

in de voorbereiding van het standpunt is men weer tot andere uitkomsten gekomen. Nogmaals, het is opvallend dat de berekeningen er iedere keer weer anders uitzien. De commissie-In 't Veld redeneert dat iedere keer 10% meer kan worden gegroeid en 10% minder woningen hoeven te worden belast. Met iedere stap gaat er dus 10% van af.

Had de vorige minister door steeds weer andere cijfers dan wel een afspraak met de Kamer kunnen maken? In mijn visie kon dat zeker, omdat is afgesproken dat de sector mocht groeien en dat deze groei via de koninklijke weg juridisch zou worden verankerd. Er zou een MER-procedure worden gestart om uitsluitend te krijgen over de vraag of de premisse op 6 maart – 100.000 vliegbewegingen erbij met circa 12.000 belaste woningen – ook werkelijkheid kon worden. De periode daarvoor, dat wil zeggen de jaren 1998 en 1999, werd gezien als een overgangperiode. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft het gebruiksplan van Schiphol waarin gevraagd werd om 40.000 vliegtuigbewegingen, partieel afgekeurd. Zij heeft gezegd dat het gebruiksplan op basis van 20.000 verder zou worden ingevuld en uitgewerkt. Het aantal belaste woningen loopt in de pas met hetgeen in deze Kamer was afgesproken. Als de huidige berekening van het aantal belaste woningen geëxtrapoleerd wordt naar het eind van het jaar, ligt het in de lijn der verwachting dat dan circa, ongeveer en waarschijnlijk – gezien de hardheid waarmee hier cijfers worden gebruikt, dek ik mij natuurlijk aan alle kanten in – 10.000 woningen te maken hebben met méér dan 35 Ke geluidsbelasting.

Voor volgend jaar heb ik het volgende gedaan. Ik kreeg een plan van Schiphol. Daarin stond dat men ervan uitging dat weer 20.000 erbij in 1999 zou leiden tot een plan waarin inclusief de meteomarge uitgegaan wordt van 14.000. Als men kijkt waarmee men begon op 12 januari en nu met een sprong van nog eens 20.000 dacht terecht te komen, vind ik dat veel te onduidelijk. Ik wil veel meer helderheid over de feitelijke belasting op de woningen. Ik wil dat er een resultaatsverplichting wordt afgesproken met de luchthaven Schiphol. Dat heeft men ook gedaan. De heer Cerfontaine heeft het gisteren misschien niet zo helder

Netelenbos

geformuleerd op dit onderdeel, maar in de brief van de luchthaven Schiphol staat zwart op wit het woord "resultaatsverplichting". Ik vind dit in de lijn met hetgeen het vorig kabinet met de Kamer heeft afgesproken, namelijk dat er gestreefd wordt naar 12.000. Het plan moet dat ook laten zien. Het kan niet plotsklaps heel veel méér zijn. Daarom heb ik aangekondigd dat er passende maatregelen worden getroffen mocht dat onverhoopt wel gebeuren.

Tot slot komt er de MER. Die zal hopelijk in de loop van 1999 klaar zijn. Die MER laat zien of de aannames waarvan het vorige kabinet uitging en die hier zijn besproken, daadwerkelijk mogelijk zijn. Die MER zal dus uitsluitel moeten geven, ook over de juridisch constructie waarin een en ander gegoten moet worden. Als dat onverhoopt niet zo mocht zijn, hebben wij hier met elkaar een discussie over de vraag wat dat betekent voor de standpunten die worden betrokken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het is leuk dat wij gisteren een hoorzitting hadden en vandaag een hoorcollege.

Minister **Netelenbos**: U wilde toch weten wat de relatie was tussen wat het kabinet vindt en wat het heeft afgesproken?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik had een kwartiertje geleden gevraagd waarom die brief van 6 maart naar de Kamer anders luidde dan de brief naar Schiphol en de luchtvaartmaatschappij. De minister is toen in rap tempo door de chronologische volgorde gegaan. Daarover heb ik een enkele vraag.

Wat mij betreft gaan wij even terug. U maakt namelijk een paar fouten, mevrouw de minister. U spreekt namelijk in alle gauwigheid over de afspraak van 12.000 feitelijk geluidbelaste woningen. Dat is niet de afspraak. Er zou een zone zijn van 12.000 geluidbelaste woningen. Het is waar dat het ingewikkeld is.

Minister **Netelenbos**: Ik maak geen fouten. Om transparantie en duidelijkheid te introduceren, zou ik werkelijk willen dat wij afspreken dat wij het hebben over feitelijke geluidsbelasting en dat tot aangrijpingspunt van beleid maken. Ik heb

het verslag van het debat doorgelezen. Contouren, zones, de hele rataplan loopt door elkaar heen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de minister, dat kan alleen maar als je dat altijd doet.

Minister **Netelenbos**: Dat lijkt mij een goede afspraak.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het in de wet vastgelegde aantal van 15.100 betreft een zone en dus geen feitelijke woningen. Dat leidt tot een contour en die leidt tot feitelijke woningen en dat aantal is altijd lager. Als je dat wilt verlagen naar bijvoorbeeld 12.000, betreft dat ook weer een zone waarbij het feitelijke aantal belaste woningen weer lager is dan 12.000. Dat komt meestal uit om en nabij de 10.000. Na deze verduidelijking van mijn kant leg ik een vraag voor. Ik begin met de fax van 13 februari. U maakt terecht melding van allerlei verschillende gegevens. De heer Weck zei gisteren voor 6 maart geen enkel signaal van Schiphol te hebben gehad dat iets niet zou kunnen. Dat "iets" was toen dus nog niet bekend. Dat werd later de 12.000 als uitkomst van de berekeningen van het NLR. Staat dat niet op gespannen voet met datgene wat Schiphol ons vandaag doet toekomen via die fax? Schiphol maakt een berekening waar een indicatieve zone aan ten grondslag ligt: bij 100.000 extra vliegbewegingen 14.000 geluidbelaste woningen?

Minister **Netelenbos**: Het stuk van 13 februari is onderdeel geworden van de doorrekening van het NLR. Ik heb al gezegd dat dit stuk is gemaakt op de computers van de luchthaven Schiphol. De meer geavanceerde modellen die in de computers van het NLR zitten, hebben vervolgens een aantal berekeningen gemaakt. Die berekeningen zijn onderdeel geworden van het besluitvormings-traject, zoals ook richting 6 maart heeft plaatsgevonden. Er valt mij iets op. Ik meen dat de heer Te Veldhuis dit ook naar voren heeft gebracht. Ik ga al heel lang mee in dit huis, in verschillende rollen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Veel langer dan ik.

Minister **Netelenbos**: Inderdaad. Het valt mij op dat bij ieder klein besluit

van het kabinet dat voorligt, belangenorganisaties onmiddellijk de Kamer bestoken om uit te leggen dat wat het kabinet voorstelt echt niet kan. Dat is bijna een standaardprocedure. Alleen als men zeer tevreden is, hoor je niets. Het valt rond deze besluitvorming op – de brief van 6 maart, alles wat daarop volgt en de finale discussie met de Kamer over de brief – dat het "oorverdovend stil" is geweest in die periode. U bent allen politici. U zou eens moeten nagaan wat de grondslag is van dat "oorverdovend stil" zijn. Dat heeft natuurlijk te maken met belangen, met het feit dat enerzijds de spanning tussen economie en ecologie evident is, zoals terecht opgemerkt, en dat anderzijds de afspraak was gemaakt dat de MER uitsluitel diende te geven over de vraag of de berekende aannames juist waren. Maar de MER ligt er pas in 1999. Dat wist ook iedereen. Pas nadat er met de Kamer was gesproken, in mei, juni, is veel sterker het signaal naar voren gekomen dat naast het niet willen ook het niet kunnen begon te spelen, ook vanuit de premisse dat het sturen van luchtvaartmaatschappijen en het aanpakken van de handhavingsproblematiek geen praktijk van alledag is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik vraag de minister zo precies mogelijk antwoord te geven op een concrete vraag die ik stel. Ik stel vast dat de berekening van Schiphol indicatief is, dat die verder is uitgewerkt en dat ook het NLR gisteren heeft geconstateerd dat het een indicatieve berekening is. Dat loopt dus enigszins parallel. Er was een signaal van Schiphol.

Minister **Netelenbos**: Schiphol is ook weer betrokken geweest bij de verdere procedure van het doorrekenen en het leveren van inputgegevens bij het NLR. Dat is niet iets waarbij Schiphol volledig afzijdig is gebleven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is interessant om te weten. Schiphol zegt zelf in de brief van 21 augustus dat het inputgegevens heeft geleverd, maar dat het vervolgens pas na 6 maart gedeeltelijk, informatief en informeel op de hoogte is geraakt van de door het NLR gehanteerde berekenings-

Netelenbos

methode. Ik neem dat voor waar aan, totdat ik het tegendeel hoor. Nu zegt u dat Schiphol betrokken is bij de berekeningsmethodiek, zoals eind februari is afgerond. Dat is voor mij nieuw. Ik zal dit checken.

Ik heb nog een vraag. Waarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 6 maart de Kamer andere informatie verstrekt dan Schiphol?

Minister Netelenbos: Voorzitter! Ik wil deze uitleg wel geven. Maar voor mij staan centraal de afspraken die het kabinet heeft gemaakt met de Kamer en de wijze waarop het kabinet uitvoering geeft aan de afspraken die het met de Kamer heeft gemaakt. Dat is in de relatie tussen regering en parlement natuurlijk hoofdkwestie. Wat is er nu allemaal aan de orde geweest in de periode rond februari? Ik herinner aan de schoonschipbrief die ik de Kamer heb toegestuurd. Daarin staat de procedure beschreven, daarin staat wat er in de tussenliggende periode is gebeurd.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik heb al geconstateerd dat net die fax van 13 februari in die schoonschipnotitie ontbreekt.

Minister Netelenbos: Dat klopt.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dank u wel.

Minister Netelenbos: In bijlage 2 van de brief van Schiphol van 21 augustus wordt verwezen naar 13 februari en de indicatieve berekening.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Maar het is niet de minister die voor die fax heeft gezorgd, het zijn de collega's Reitsma en Rosenmöller die er gisteravond en vanochtend voor hebben gezorgd dat die fax boven tafel komt. De minister had de fax wellicht vanuit haar relatie met Schiphol, maar zij heeft de Kamer er niet over geïnformeerd. Ik begin mij zo langzamerhand een beetje zorgen te maken...

Minister Netelenbos: U moet niet zo'n hoge toon aanslaan.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Wat ik verinnerlijk of welke toon ik aansla, bepaal ik zelf. Wij controleren

u en u controleert niet ons. Zo zijn de verhoudingen.

De voorzitter: Ik vind zelf dat ik er ook wat over te zeggen heb.

Minister Netelenbos: De heer Rosenmöller had de fax van 13 februari als onderdeel van de schoonschipbrief willen zien. Ik heb de fax daarin echter niet opgenomen. De input van gegevens door Schiphol richting NLR heeft een uitkomst opgeleverd. Die uitkomst is op dat moment niet betwist. De verwijzing naar 13 februari zat in de bijlage. Het was dus bekend dat de fax bestond. Hier wreekt zich het kernprobleem van de ingewikkeldheid van de cijfers. Ik zeg nog eens wat naar mijn mening centraal staat. Wordt datgene uitgevoerd wat door het vorige kabinet met de Kamer is afgesproken of is het kabinet allang op een ander been gaan staan, zonder dat de Kamer daar weet van heeft? Dat hoort de kernvraag te zijn.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Mevrouw Netelenbos heeft jaren zelf in de Kamer gezeten, dus zij zou moeten weten dat de Kamer zelf bepaalt wat zij de kernvraag vindt. Ik noteer dus mijn eigen kernpunten. De minister heeft inmiddels bevestigd dat de fax van 13 februari niet in de schoonschipnotitie zat. Vindt zij het niet onzorgvuldig dat de 12.000-grens niet in de brief van 6 maart aan Schiphol staat, maar wel is opgenomen in de brief aan de Kamer?

Minister Netelenbos: Het dossier doorlezend, valt het mij op dat het communicatief schrijven geen hoogtepunt is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Dat is het understatement van het jaar, waarvan akte!

Minister Netelenbos: Heel veel zaken zijn impliciet. Er wordt vaak kennis voorondersteld. Dat valt mij echt op. Ik zie dat goed, omdat ik relatief nieuw ben en mij regelmatig afvraag: wat wordt hier nu weer bedoeld? Ik heb afgesproken dat het zo niet langer moet. Gisteren heeft de heer Cerfontaine zelf gezegd dat men "uiteraard kennis had" van die grens van 12.000 geluidbelaste woningen. De gedachte dat Schiphol niet wist wat er was afgesproken, is dus niet aan de orde. In de brief aan

Schiphol wordt vooral gecommuniceerd over het gebruiksplan 1998. Door de minister is stevig geopperd. Zij heeft het plan afgekeurd. Zij heeft Schiphol duidelijk gemaakt dat men meer in de pas moest lopen met de politieke wensen. Schiphol kreeg slechts een groei van 20.000 vliegbewegingen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Ik probeer het nog één keer. De brieven van 6 maart aan de sector en van 6 maart aan de Kamer vertonen veel overeenkomsten, zoals de afspraak over de vijf keer 20.000 extra vluchtbewegingen, het uitvoeringsmemorandum, etc. Het enige verschil is dat in de informatie aan de Kamer gesproken wordt van 12.000 geluidbelaste woningen en in de brief aan Schiphol niet. Neemt de minister daar uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor of zegt zij achteraf: het had anders gekund en het had anders gemoeten?

Minister Netelenbos: Met deze Kamer is de afspraak gemaakt dat de groei van Schiphol gepaard zou gaan met afname van het aantal geluidbelaste woningen en dat gestreefd zou worden naar een beperking tot circa 12.000 woningen. Ik neem voluit de verantwoordelijkheid voor die afspraak. Die afspraak wordt ook uitgevoerd. Vervolgens is met de Kamer afgesproken dat de ruimte die de luchthaven krijgt afhangt van de wijze waarop men handhaaft en van de wijze waarop beleid wordt gevoerd dat ertoe leidt dat die beperking tot 12.000 woningen wordt gehaald. De MER moet straks uitsluitend geven over de vraag of die gemaakte afspraak stand kan houden.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! Ik constateer dat de minister van Verkeer en Waterstaat het niet over haar lippen krijgt dat zij het ongelukkig vindt – om maar eens een kwalificatie te geven – dat in de brief van 6 maart aan de sector niet gerept wordt van 12.000 woningen en in de brief aan de Kamer wel. Ik neem daar nu nota van en ik ga er verder niet op door, want ik heb het een keer of zes geprobeerd.

Minister Netelenbos: Ik wil er toch nog één keer iets op zeggen. Zoals ik al zei, verdienen deze brieven niet de hoofdprijs voor communicatief schrijven. Dat kan echt duidelijker. U

Netelenbos

suggereert echter dat er sprake zou zijn van een dubbele strategie, waarbij met de Kamer afspraken gemaakt worden die niet met de luchtvaartsector worden gemaakt. Dat is niet aan de orde.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Blijkbaar geeft u een terughoudend antwoord, omdat u veronderstelt dat ik suggereer dat er sprake is van een dubbele strategie. Dat is natuurlijk een slechte zaak. Ik vraag naar uw oordeel daaromtrent en ik kan vervolgens zelf wel op basis van uw antwoord een conclusie trekken. Maar ik vind het wel erg kwetsief als altijd maar verondersteld wordt dat politici een dubbele agenda hebben.

Minister **Netelenbos**: Ik ben blij dat u dat niet suggereert.

Voorzitter: Weisglas

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Zal ik het nog maar eens proberen nadat de minister zeven keer geen antwoord heeft gegeven? Er is een afspraak gemaakt tussen de minister en de Kamer. Die hoeft zij niet te herhalen. Zij hoeft alleen maar een toelichting te geven op de onduidelijkheden die daarover nog bestaan. De Kamer heeft er behoefte aan om inzicht te krijgen in het totale besluitvormingsproces. Wie waren er op de hoogte? Op basis van welke grondslagen, berekeningen en gedachten heeft het kabinet een besluit genomen? Die vragen zijn aan de orde. Tegen die achtergrond vraag ik de minister of zij van mening is dat de berekeningen van het NLR voldoende basis waren om het besluit te nemen dat het kabinet op 6 maart heeft genomen, terwijl zowel door het NLR als door Schiphol gezegd is dat die berekeningen, omdat de opdracht niet goed was, niet adequaat genoeg waren om er een verantwoord besluit op te baseren. Vervolgens vraag ik de minister om helder uit de doeken te doen welke signalen het kabinet van de sector heeft gekregen – schriftelijk of mondeling, informeel of formeel – omtrent de vraag of de beperking tot het aantal van 12.000 woningen haalbaar en acceptabel is. Op die vragen krijg ik graag een antwoord van de minister.

Minister **Netelenbos**: Bij de berekeningen ben je voor de input

van gegevens afhankelijk van de luchthaven Schiphol. Dat heeft zeker te maken met de opmerking die ik vanmorgen maakte, namelijk dat ik een nieuw debat wil over posities en verantwoordelijkheden. Vervolgens gaat het NLR rekenen. Daar komt een uitkomst uit. Op basis van allerlei ambtelijk overleg wordt een standpunt bepaald. Mij viel op dat de Kamer gisteren en vandaag zei dat de minister niet het advies van haar ambtenaren heeft gevolgd. Er is een compromis. Ik meen dat de minister het recht heeft om, alles politiek afwegend, een besluit te nemen. Hij hoort de ambtenaar, maar is uiteindelijk zelf politiek verantwoordelijk voor het besluit dat hij neemt. Dat besluit wordt vervolgens met de Kamer besproken. Dan zegt de minister wat zijn beleid zal zijn, hoe hij denkt dat te kunnen handhaven, hoe hij denkt dat zich dat verhoudt tot het juridisch kader en hoe een nieuw juridisch kader gerealiseerd kan worden. Al die zaken zijn met de Kamer besproken. Dat heb ik gezien in de verslagen die daarover zijn gemaakt. De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM, dus eigenlijk het kabinet, hebben met de Kamer een afspraak gemaakt. Die afspraak wordt nog steeds gestand gedaan. Of de cijfers en de berekening kloppen, zal uiteindelijk de milieueffectrapportage moeten aantonen. Dan liggen de feiten op tafel en dan kan worden gezien of anno 1999 nog klopt wat toen met elkaar is afgesproken. De MER moet daar uitsluitsel over geven. Dat is aan de orde. Het valt mij ook op dat er voortdurend andere cijfers zijn. Dat neemt echter niet weg dat de afspraak gestand wordt gedaan en dat de MER uitsluitsel geeft.

De heer **Reitsma** (CDA): In het debat in de Kamer is gezegd dat het niet gewenst is alleen af te gaan op de cijfers van Schiphol. Met name de minister van VROM heeft gezegd dat zij een onafhankelijk onderzoek wenst. Deze minister heeft gehoord wat gisteren over de cijfers is gezegd en gelezen wat er voor en na de besluitvorming over de cijfers is gezegd. Blijft zij van mening dat het kabinet met de cijfers van het NLR voldoende basis had om tot dit politiek besluit te komen?

Minister **Netelenbos**: De praktijk wijst het best uit of is uitgekomen

wat je met elkaar hebt afgesproken. Uit de feiten van 1998 moet je toch constateren dat 1998 in de pas loopt met het besluit dat met de Kamer is besproken? Daar zit geen licht tussen. Voor 1999 lag een gebruiksplan voor. Daarbij werd getwijfeld over het antwoord op de vraag of gestand werd gedaan aan hetgeen met de Kamer was afgesproken. Daarom heb ik aan de sector laten weten dat mij dat niet aanstaat en dat ik vind dat wij betere afspraken moeten maken. Daarom vind ik nog steeds dat inhoud wordt gegeven aan hetgeen in april tijdens de discussie met de Kamer is afgesproken. Vervolgens wordt de milieueffectrapportage uitgebracht. Dat is het moment waarop je echt kunt zien – dat is door de minister van Verkeer en Waterstaat een- en andermaal in het debat naar voren gebracht – of de feiten, de aannames en de premissen in de redenering echt kloppen. Ik hoop dat de MER, die een hele rechtsgang kent, er na de zomer van 1999 is.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister houdt een lang betoog, maar geeft geen antwoord op mijn vraag. Er is immers een principebesluit genomen voor de periode 1998-2003. Dit besluit is met cijfers onderbouwd. Blijft de minister erbij dat het verantwoord was op basis van die onderbouwing een beginselbesluit te nemen?

Minister **Netelenbos**: Ik heb wel woorden nodig om uit te leggen wat ik vind. De afspraak over de MER is met de Kamer gemaakt, in de brief en tijdens de discussie in april 1998. Die MER geeft definitief uitsluitsel. In de jaren daarvoor is er sprake van een overgangperiode, staat ook in de stukken. Dan moet die circa 12.000 wat mij betreft ook worden benaderd. Dat is aan de orde voor 1998 en voor 1999. Daardoor kun je niet zeggen dat er met de verkeerde aannames en de verkeerde cijfers uiteindelijk door het vorige kabinet, in discussie met de Kamer, een traject is ingezet. Er is geen enkele aanleiding om te denken dat dit zo is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn vraag ligt in het verlengde van wat de heer Rosenmöller vroeg over de brief van 6 maart. Deelt de minister mijn opvatting dat het misschien toch verstandiger was om in die brief

Netelenbos

aan de luchthaven gewoon melding te maken van het getal 12.000? Ik geloof dat de minister gelijk heeft en dat de heer Rosenmöller de zaak niet correct voorlegt, omdat de brief van 6 maart eindigt met de mededeling: ik doe u hierbij toekomen een afschrift van de brief aan Amsterdam Airport Schiphol. Dat is de brief die op 6 maart naar Schiphol is gestuurd. Met andere woorden, deze twee brieven zijn in samenhang naar de Kamer gezonden. In die samenhang hadden zij ook bekeken kunnen worden door de luchthaven. Het was beter geweest als in die andere brief ook 12.000 had gestaan, maar zij zijn samen gepresenteerd, dus iedereen had daar kennis van kunnen nemen.

Minister Netelenbos: Dat laatste is gisteren ook bevestigd door de heer Cerfontaine.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister zegt dat zij kiest voor een heldere, consistente lijn, waarbij zij zich houdt aan de afspraak met de Kamer voor 12.000, die nog steeds overeind staat. In dat licht vind ik het wel heel frapperend dat die 12.000 niet in het uitvoeringsmemorandum stond, terwijl het wel in het concept stond. Wat is de betekenis daarvan?

Minister Netelenbos: Voorzitter! Ik wil mij houden aan de opbouw in de tijd. Ik kom daar nog over te spreken.

De milieueffectrapportage is al vaker langsgesproken in de gewisselde stukken en in de gevoerde debatten. Deze rapportage richt zich op de jaren 2000, 2001 en 2002. De heer Te Veldhuis heeft gelijk dat het de bedoeling is om de vijfde baan daarna voluit in gebruik te nemen. Die baan is zeer nodig, ook in het licht van deze discussie. Ik hoop oprecht dat wij die 5P-wet, waarvan de nota van wijziging nu bij de Kamer ligt, snel gaan behandelen om te bevorderen dat er geen tijdsverlies optreedt. Die 5P-wet brengt ook ons verder in de discussie over geluidsbelasting en groei van de luchtvaart aan de ene kant en de gevolgen daarvan voor de omwonenden aan de andere kant.

Door een aantal woordvoerders, de heren Van Gijzel, Te Veldhuis en anderen, is al gezegd dat het opmerkelijk is dat in het uitvoeringsmemorandum niet staat dat er sprake is van 12.000 geluidbelaste woningen met meer dan 35 Ke, en

dat daarover ook geen toelichting is gegeven in de brief aan de Kamer. Het is duidelijk wat het uitvoeringsmemorandum, dat door vele partijen is ondertekend, doet. De sector heeft zich niet willen neerleggen bij het aantal van circa 12.000, omdat hij het gevoel heeft – en dat speelde al in de maand ervoor – dat het niet mogelijk is om een zone van 12.000 woningen te introduceren met behoud van de groei die is afgesproken. Dit heeft ook te maken met het juridisch krachtenveld waarin je functioneert. De sector heeft zich dus niet op dat getal willen vastleggen.

Wat doet het memorandum? Het memorandum spreekt zich uit over tal van maatregelen die de sector moet nemen om ervoor te zorgen dat er zo weinig mogelijk geluidsoverlast en andere vormen van overlast in de regio Schiphol zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu maakt de minister een heel interessante opmerking, want zij zegt dat het duidelijk was dat de afgesproken en toegezegde groei niet gecombineerd kon worden met een zone van 12.000. Sinds wanneer weet zij dat?

Minister Netelenbos: De vraag of dat zo is, wordt pas beantwoord in de milieueffectrapportage, maar de sector heeft zich in het uitvoeringsmemorandum niet op dat principe vastgelegd. In het debat – volgens mij in een interruptie van u – is gezegd dat alle partijen het erover eens waren dat het niet kon. Dat is natuurlijk niet het geval; de overheid heeft dat niet bekrachtigd, maar de sector heeft zich er niet op willen vastleggen. Dat is in het memorandum ook niet gebeurd.

Ik ben het ermee eens dat alle stukken voor iedereen inzichtelijk waren en dat vakantie natuurlijk geen excuus is. Bovendien heb ik, ook bij de griffie, navraag laten doen en daaruit is gebleken dat wij zowel het memorandum als de brief hier in 45-voud hebben aangeleverd. Als zij alleen maar ter inzage zijn gelegd, ligt dat niet aan het departement, maar aan de gang van zaken in de Kamer; misschien had ook dat te maken met de vakantie. Het lag echt in de lijn der verwachtingen dat de stukken samen aan iedereen zouden worden toegestuurd; dat is kennelijk niet gebeurd en dat is erg jammer, maar dat neemt niet weg dat het beter was geweest als het expliciet in

de brief genoemd was. De stukken zijn tegelijkertijd aangeleverd en het was dus wel zichtbaar. De afspraak met de Kamer is, wat mij betreft, ook niet veranderd. Ik maak voortdurend onderscheid tussen de afspraak en datgene wat vervolgens in een uitvoeringsmemorandum met de sector wordt vastgelegd. De minister van Verkeer en Waterstaat hoeft, met de Luchtvaartwet in de hand, die groei niet toe te staan, want de minister kan ook – afhankelijk van de milieueffecten van de groei – slechts partieel of zelfs geen toestemming voor groei geven. De communicatie moet dus altijd in die balans worden gezien.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Deelt de minister van Verkeer en Waterstaat mijn conclusie dat de luchtvaartsector op het moment dat het uitvoeringsmemorandum werd getekend, niet alleen zijn "onaanvaardbaar" had uitgesproken, maar ook de onhaalbaarheid via signalen had aangegeven? Dat blijkt uit uw eigen stukken.

Minister Netelenbos: In mei en juni is de discussie over de onhaalbaarheid van de zonerings begonnen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat betekent dat u een memorandum hebt ondertekend waarin de 12.000 woningen niet staan en dat de sector dat aantal als onhaalbaar heeft aangegeven, terwijl de Kamer daar vooraf niet over is geïnformeerd. Als je tegen die muur van de sector aanloopt – er is immers wel geprobeerd om dit in het concept te regelen, maar uiteindelijk is het niet gelukt om dat in het definitieve memorandum te regelen – is dat toch een tekortkoming die het rechtvaardigde om tussentijds, voor de ondertekening, met de Kamer te overleggen? Er had gezegd moeten worden dat er een probleem met de sector was, zodat bekeken had kunnen worden hoe dat probleem opgelost kon worden.

Minister Netelenbos: Nee, ten aanzien van de afspraken met de Kamer en de wijze waarop met de groei wordt omgegaan, is ook in die fase niets veranderd. Nog steeds, ook sinds ik "in charge" ben, is er niets veranderd: het kabinet houdt zich aan de afspraak met de Kamer. Dat is het kernpunt. Bovendien zijn de brief en het uitvoerings-

Netelenbos

memorandum gezamenlijk aan de Kamer aangeboden. Kennelijk zijn zij deels ter inzage gelegd en deels toegestuurd. Daar voel ik mij niet verantwoordelijk voor, want dat is in de boezem van uw eigen organisatie besloten. De twee stukken gaven inzicht in de verhouding tussen het memorandum en datgene wat in de voorgaande maanden is gebeurd.

De afspraken in het uitvoeringsmemorandum zijn wel van buitengewoon grote waarde voor het verminderen van de hinder – met name de geluidshinder – van de luchtvaart zelf. De afspraken die erin staan, komen uit de nota over de milieuraandvoorwaarden en de handhaving daarvan die al eerder met de Kamer is besproken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat klopt, maar daar heb ik het even niet over. Voor de minister is de kern dat de afspraak met de Kamer over het streven naar 12.000 geluidbelaste woningen in combinatie met 100.000 extra vliegbewegingen overeind staat. Hoeveel waarde moeten wij daar nu aan hechten als het kabinet dat wel in een brief aan de Kamer schrijft, maar niet in de brief aan de sector? Vervolgens komen er signalen vanuit de sector dat het onhaalbaar is, maar het kabinet geeft die niet door aan de Kamer. Dan komt er een uitvoeringsmemorandum over die afspraak met de Kamer, waarvan de minister zegt dat die staat, maar die 12.000 wordt niet in het uitvoeringsmemorandum genoemd. Vervolgens moeten wij nog zes weken wachten voordat het bij de Kamer belandt, maar in het begeleidend schrijven staat het niet. Hoe geloofwaardig is de positie van het kabinet dan eigenlijk? Vindt de minister het dan niet raar dat wij daar tal van vragen over hebben? Ik vind het eerlijk gezegd buitengewoon merkwaardig dat de minister dat allemaal blijft verdedigen.

Minister **Netelenbos**: Met het goedvinden van de heer Rosenmöller maak ik even een uitstapje. Er is mij gevraagd om de verslagen van het presidentenoverleg te overleggen. Ik heb dat niet willen doen, omdat er in de discussie met de sector ook allerlei strategische zaken worden besproken en ik vind dat wij er niet aan moeten beginnen om dat altijd maar prijs te geven aan de openbaarheid. Dat schaadt de verslaglegging. Dan kom je uiteindelijk in de

situatie terecht dat er niets meer wordt vastgelegd. Dat vind ik niet goed voor de positie van de overheid. Toen dat verzoek bij mij kwam, heb ik daarom gezegd dat ik het niet wilde doen. Ik vond dat staatsrechtelijk niet in orde. Ik kan mij wel voorstellen dat de Kamer zich afvraagt wat daar al die tijd besproken is, ook met betrekking tot de vraag die vandaag aan de orde is. Daarom heb ik een uittreksel laten maken van de verslagen van 5 maart en 14 april en daar staat ook in wat er op 7 mei, 4 juni en 3 juli op dit punt aan de orde is geweest. Ik kan het uittreksel laten ronddelen, zodat de Kamer kan zien wat relevante informatie is. Op 14 april komt het streven naar 12.000 geluidbelaste woningen voortdurend terug. De gedachte dat er geen uitvoering wordt gegeven aan de afspraken met de Kamer is volgens mij niet terecht. Ik geloof dat de heer Rosenmöller dat zo niet kan suggereren.

De **voorzitter**: De heer Rosenmöller mag nog één keer interrumpen op dit punt.

Wil de minister dit laten ronddelen?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De **voorzitter**: Ik neem aan, dat tegen het opnemen van een noot in de Handelingen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kan natuurlijk niet oordelen over het uittreksel dat wij nu van de minister krijgen. Op voorhand dank daarvoor. De harde feiten zijn natuurlijk wel dat de minister verschillende keren met de Kamer heeft gecorrespondeerd. De minister zegt hier dat de afspraak met de Kamer staat. Waarom is dat dan niet in die brief van 6 maart opgenomen? Waarom is de Kamer tussen 6 maart en 4 juni niet geïnformeerd over het signaal van Schiphol dat die 12.000 niet zou lukken? Waarom is het dan niet in het uitvoeringsmemorandum opgenomen? Waarom hebben wij dat nadien niet gehoord? Waarom moesten wij zes weken wachten totdat het bij de Kamer lag? Waarom staat het niet in die aanbiedingsbrief? Dat staat allemaal haaks op de uitspraak van de minister dat het

aantal van 12.000, dat door de Kamer in meerderheid is ondersteund, gewoon blijft staan. Hoezo gewoon? Er is in de maanden daarna geen enkele uitvoering aan gegeven.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wijs op mijn eigen gedrag naar aanleiding van het gebruiksplan 1999. Ik heb uitvoering gegeven aan wat ik dacht dat er met de Kamer was afgesproken, ook in de opmaat naar de milieueffectrapportage en de jaren daarvoor, 1998 en 1999. Het concrete beleid is dat er niet meer dan circa 12.000 woningen last hebben van meer dan 35 Ke. Dat is toch de manier waarop je met die afspraak moet omgaan. Dan kan de heer Rosenmöller wel zeggen dat het niet in het uitvoeringsmemorandum staat en dat klopt ook, maar dat komt omdat de sector zich niet wilde binden aan dat aantal van 12.000.

De **voorzitter**: Dit is echt uw laatste vraag op dit punt, mijnheer Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar is de minister dus voor door de knieën gegaan, want het heeft wel in het concept gestaan. Mijn vraag is waarom het alleen in het concept heeft gestaan. Betekent het niet dat de minister dat wilde? Heeft de minister gebogen voor de sector? Hoe beoordeelt zij het dan dat de afspraak met de Kamer niet door de sector wordt uitgevoerd en ook niet in een contract tussen de overheid en de sector zelf terug te vinden is? Daar wil ik een heldere kwalificatie over.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Alles wat wij hier bespreken moet uiteindelijk juridisch worden vastgelegd. We zijn bezig met een voorfase waarin we te maken hebben met een planologische kernbeslissing en met een milieueffectrapportage, die uiteindelijk het juridische kader moeten bieden waarbinnen wij weer juridisch hard gaan werken. In deze fase hebben we nog te maken met een vigerend, oud juridisch kader waarin die 15.100 woningen ook worden genoemd in het raam van de zonerings. Wij moeten van de oude naar de nieuwe situatie. Wij hebben met elkaar afgesproken dat te doen. We gaan de absurditeiten uit de zone halen, de zone wordt wat verlegd en we zullen na ommekomst van de milieueffect-

Netelenbos

rapportage moeten aangeven hoe het staat met het aantal geluidbelaste woningen en hoe wij dat juridisch willen regelen. In de opmaat daar naartoe is door het vorige kabinet met uw Kamer een afspraak gemaakt over groei en vermindering van geluidsbelasting, anticiperend op bijvoorbeeld de nieuwe zone.

Het klopt wat de heer Van Gijssel gisteren en vandaag stelde, namelijk dat het kabinet eenzijdig afspraken kan maken over hoe het met die groei omgaat en over de randvoorwaarden waaronder het die groei wil toestaan. In de Luchtvaartwet is die competentie van de minister van Verkeer en Waterstaat vastgelegd. De minister hoeft groei niet toe te staan als die niet past in het afsprakenkader. Uiteindelijk gaan we dat juridisch verankeren. Dat kunnen we pas in 1999 doen. Dat zijn de feiten. Als de sector zegt "we hebben te maken met het huidige juridische kader, we willen wel erg onze best doen om de handhaving aan te scherpen en wij willen daarover van alles afspreken in het uitvoeringsmemorandum", dan kan het kabinet de sector niet dwingen om die grens van circa 12.000 te accepteren. Wel is het mogelijk – en dat heb ik in ieder geval gedaan toen het gebruiksplan 1999 voorlag – om te stellen: ik wil dat datgene wat door het vorige kabinet met de Kamer is afgesproken, het uitgangspunt is voor het toestaan van groei. Ik heb dat ook bij brief laten weten. Men heeft mij nu een resultaatsverplichting aangeboden. Dat lijkt mij precies de bedoeling van wat is afgesproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vraag de bewindsvrouw of de vorige minister van Verkeer en Waterstaat dan wel de hoogste ambtenaren van het departement het afgelopen jaar in april, mei tot de conclusie is/zijn gekomen dat een zone van 12.000 geluidbelaste woningen niet te combineren is met 460.000 vliegbewegingen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat stuk, het advies van de ambtenaren Verkeer en Waterstaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat, is meegestuurd. Ik wil daar ook naar verwijzen.

De heer **Reitsma** (CDA): Er is een misverstand. Ik heb het over de periode april, mei en dat advies

dateert van 5 maart. Daar heb ik het niet over. Zijn er uitingen geweest waaruit blijkt dat de minister of haar ambtenaren in de periode april, mei tot de conclusie is of zijn gekomen dat een zone van 12.000 geluidbelaste woningen niet te combineren is met 460.000 vliegbewegingen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Op die directe vraag kan ik op dit moment geen antwoord geven. Dat komt in tweede termijn. Maar los daarvan, herhaal ik dat het wat mij betreft gaat om de afspraken die staan en die pas veranderen op het moment dat er nieuwe afspraken worden gemaakt. Die zijn niet gemaakt met uw Kamer. Ik mag van de heer Rosenmöller niet zelf zeggen wat ik het kernthema van de situatie vindt, maar kern is toch de vraag: wat is afgesproken en houdt men zich daaraan? En dat is het geval.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb deze vraag ook gesteld omdat de minister elke keer de afspraak met de Kamer benadrukt. Daar wil ik het aan toetsen. Als mijn veronderstelling juist is – en het staat zwart op wit in de brief van Schiphol aan de minister – dan staat dit mijns inziens haaks op de afspraak met de Kamer.

Minister **Netelenbos**: Nou even klip en klaar! Een bedrijf wil ruimte, een bedrijf wil sowieso altijd ruimte. U heeft heel lang, jaren en jaren, gesproken over een PKB waarin de ruimte voor Schiphol is aangegeven, namelijk 15.000 geluidbelaste woningen. Dat is dan de ruimte waarbinnen het bedrijf zich kan ontwikkelen. Op het moment dat wij hier gaan praten over een inperking van die ruimte, is het volstrekt voor de hand liggend dat dat het bedrijf niet aanstaat. Vervolgens rijst de vraag of dat eigenlijk wel kan, nog afgezien van de vraag of men het wil. Wat betreft 1998 zal de uitkomst naar alle waarschijnlijkheid zijn dat het kan. Wat 1999 betreft heb ik klip en klaar aangegeven hoe ik er tegenaan kijk. Daarnaast moeten de MER en de nieuwe PKB duidelijk maken wat het kader is waarbinnen mogelijkheden zich voordoen. Dat is de hoofdlijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik was nog bezig om mijn vervolgvraag te stellen.

De **voorzitter**: U heeft een

tussenvraag gesteld en daar heeft de minister keurig op geantwoord. U moet dan niet verontwaardigd zeggen dat u met een andere vraag bezig was. U moet de minister de gelegenheid geven om te antwoorden op uw vragen en niet ten onrechte verongelikt doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn vervolgvraag is waarom in de brief staat dat het standpunt dat de koppeling niet te maken is, door alle partijen wordt gedeeld. Vervolgens geeft de minister Schiphol een antwoord op die brief waarbij zij in het geheel niet ingaat op de vraag of die passage juist of onjuist is. Ik doel nu op de brief van 1 september of zo, die de minister terugschreef. De medewerkers van de minister gaan alleen maar in op het feit dat Schiphol kritiek levert op de berekeningen van het NLR. Men gaat niet in op de zinsnede, waaruit blijkt dat de minister en haar ambtenaren de opvatting onderschrijven dat er geen koppeling te leggen valt tussen de zone van 12.000 woningen en 460.000 vliegbewegingen.

Minister **Netelenbos**: Maar in welke fase van de discussie zit u nu? Wij hadden het over het uitvoeringsmemorandum. Hebben wij het daar nog steeds over of bent u nu weer aangekomen bij 5 maart?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik richt mij nu op wat er in mei is gebeurd.

De **voorzitter**: U kunt erop vertrouwen dat ik zó weinig over dit onderwerp weet dat ik een en ander niet inhoudelijk kan beoordelen, maar als voorzitter vind ik werkelijk dat u nu door de tijd heen en weer springt als weet ik wat. U moet uw vragen rustig opbouwen en in tweede termijn stellen; echt waar. Het woord is aan de heer Van den Berg.

De heer **Van den Berg** (SGP): Inderdaad hadden wij het over het uitvoeringsmemorandum en daar kom ik even op terug. Ik constateer dat het kabinet de 12.000 in het concept voor dit memorandum had opgenomen. Later is men, kennelijk als gevolg van massief verzet van de sector en op grond van eigen afweging, tot de conclusie gekomen dat dit niet te handhaven viel. Hoe kan men nu tegen deze achtergrond van de genoemde win-winsituatie

Netelenbos

staande houden dat de afspraken met de Kamer nog overeind staan? Die staan niet meer overeind.

Minister **Netelenbos**: U trekt een conclusie die u niet kunt trekken. De conclusie dat het niet zou kunnen, waardoor het niet in het memorandum werd opgenomen, is niet door de ambtelijke onderhandelaars en ook niet door de minister getrokken, want ten aanzien daarvan leefde de gedachte dat de MER uitsluitel zou moeten bieden. Dat was ook met de Kamer afgesproken. Dat zou echt het finale inzicht in de mogelijkheden geven. Ik stel mij voor dat er vervolgens een afweging is gemaakt op grond van de vraag: wat staat er in het memorandum, is dat de moeite waard, willen wij daar onze handtekening onder zetten? Het antwoord op de vraag was: ja.

Daarnaast is er de vraag of over een en ander ook goed met VROM is gecommuniceerd. Welnu, ambtenaren van VROM zijn daarover uitvoerig geïnformeerd. Er was een goede lijn met VROM. Men is hierbij betrokken geweest, zij het niet altijd. Er was dus sprake van een afweging, maar daarmee bleven de afspraken overeind. Wat mij betreft in elk geval wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Gesteld is dat de sector zich niet wilde binden aan die 12.000. Ik denk dat ze na de ondertekening van het memorandum een fles champagne hebben opengetrokken, want bij hen leefde de veronderstelling dat daarmee die 12.000 van de baan was. Ik ben het eens met de minister dat dit een verkeerde perceptie van de luchtvaartsector is geweest en dat de afspraak van 6 maart nog overeind staat. Echter, waarom heeft het kabinet ervan afgezien om eenzijdig een clausule op te nemen, hetzij in het memorandum, hetzij in de toelichtende brief, waaruit duidelijk blijkt dat de afspraak van 6 maart voor het kabinet uitgangspunt blijft? In het vervolg van de brief staat dat volgens de brieven van 16 februari en 6 maart ook de luchtvaartsector aan de uitvoering daarvan moet meewerken. Het zou verstandiger zijn geweest als men zich of in het memorandum hieraan had verbonden of als in de toelichting nader was aangegeven hoe dat memorandum gelezen moet worden.

Minister **Netelenbos**: Een eenzijdige voetnoot had meer duidelijkheid over de positie gecreëerd, maar dat is achteraf praten. De sector is er niet blij mee, maar er zijn met mij afspraken gemaakt over de resultaatsverplichting. Men weet dat die serieus is. De champagne is misschien wel gedronken, maar die lege fles staat er toch maar!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wat is eigenlijk de status van zo'n memorandum? Zijn er een paar aardige dingen vastgelegd? Of is het een bevestiging van wat al in de PKB staat?

Minister **Netelenbos**: Ik hoop dat u inmiddels over het memorandum beschikt, anders wil ik het u zeker toezenden. Daarin is sprake van maatregelen die genomen moeten worden ten aanzien van onder andere de geluidsvloot, het technisch operationele beleid, de slotcoördinatie, het selectiviteitsbeleid, de luchtvaarttarieven waardoor de komst van erg lawaaige vliegtuigen wordt tegengegaan, een Marshallplan voor derdewereldlanden die anders met te geluidrijke vliegtuigen blijven vliegen onder andere op Schiphol en een substitutiebeleid. Men wil aan deze relevante zaken uitvoering geven. Het debat over het juridische kader moet nog worden gevoerd.

De **voorzitter**: Ik deel mede dat de behandeling van de Arbowet vanavond niet zal plaatsvinden. Tot de woordvoerders bij dit debat merk ik echter op dat dit niet betekent dat er geen Arbo-wetgeving in Nederland meer bestaat. Deze wetgeving geldt voor ons allen en dat wil zeggen dat we op een redelijke tijd deze vergadering moeten schorsen. Ik streef ernaar deze termijn van de minister omstreeks 19.30 uur af te ronden. Om deze reden moet ik interrupties beperken. De Kamer heeft ook nog een tweede termijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister wijst in verband met de afspraak met de Kamer over die 12.000 woningen voortdurend op de resultaatsverplichting van Schiphol. Kan zij mij verklaren waarom er op 6 maart een kabinetsbesluit is gepresenteerd – dat later werd geaccordeerd – over een geluidzone waar 12.000 geluidbelaste woningen in staan, terwijl het volgens de

resultaatsverplichting van Schiphol gaat om 12.000 feitelijke geluidbelaste woningen? Dit laatste komt overeen met de genoemde zone van 14.000 woningen en daarom kon de heer Cerfontaine gisteren zeggen dat geen tittel of jota van het ingediende gebruiksplan wordt veranderd. De minister moet zich dus niet rijk rekenen.

Minister **Netelenbos**: Het debat over de eventuele handhaving van het gebruiksplan moet nog worden gevoerd. De Commissie geluidhinder zal daarover ook haar licht moeten laten schijnen. Dat traject loopt nog. Zoals de heer Van Gijzel al opmerkte is het onduidelijk hoe de belasting van de woningen moet worden geïnterpreteerd. De Handelingen lezend, viel het op dat dit begrip tijdens de debatten niet eenduidig wordt gehanteerd, ook niet door de minister. De ene keer is sprake van "contouren en zones" en de andere keer van "feitelijk". Ik heb het allemaal met rode oortjes gelezen, maar het is opvallend dat het om een kluwen van begrippen gaat. Ik wil graag een debat houden over de definiëring. Ik maak graag nog een aantal opmerkingen over de toekomst.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voordat u dat doet, wil ik u vragen...

De **voorzitter**: Laat de minister even haar zin afmaken. Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: De milieueffectrapportage moet uitsluitel geven over de vraag hoe het juridische kader eruit gaat zien. Het is duidelijk dat Schiphol zegt: wij willen 15.100. Wij komen er nog over te spreken welk aantal het wordt. Ik zelf denk dat een afspraak met de luchthaven, met een feitelijke belasting van 12.000, een goede afspraak is. Op het moment dat men daar overheen gaat, grijp ik in. Hoe Schiphol dan omgaat met slecht weer, met storm of met al die dingen die ertoe leiden dat zij het wellicht niet halen, is het probleem van de luchthaven zelf. Schiphol zal moeten handhaven. Ik heb duidelijk laten weten wat mijn beleid is. Ik wil heel graag een discussie over de definities voeren met de Kamer, want zoals het nu gaat, bevalt het mij niet.

Netelenbos

De **voorzitter**: De laatste vraag voor de heer Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is inderdaad complex, maar je moet ervoor uitkijken dat je de complexiteit als een zelfstandig argument gaat hanteren om het nog complexer te maken. Vandaar mijn vraag of de minister het ermee eens is dat er een verschil zit tussen datgene wat op 6 maart door het kabinet gezegd is, namelijk een daling van het aantal geluidbelaste woningen in een zone van om en nabij 12.000, en datgene wat Schiphol heeft aangekondigd voor volgend jaar, namelijk een resultaatsverplichting van 12.000? Als je het laatste opschaaft naar een zone, kom je over een zone van ongeveer 14.000 te spreken. Ik vraag de minister een reactie te geven op die discrepantie.

Minister **Netelenbos**: Over de jaren 1998 en 1999 zijn met de Kamer afspraken gemaakt. Dat waren overgangsjaren, want de zone-discussie richtte zich op de eindfase. Kijk maar in de stukken. Die stukken gaan over de 460.000 bewegingen. Dat was het verhaal van In 't Veld: iedere keer doe je er iets bij en dan gaat er in de geluidsbelasting iets af. Dat is die wonderbaarlijke situatie dat het op die manier kan. Daarbij ging het over de eindfase. Of dat kan, zal de milieueffectrapportage moeten uitwijzen. In het vorige kabinet is ook met de Kamer afgesproken dat de tussenliggende fase – dus 1998 en 1999 – zelfstandig dient te worden gezien. Schiphol zegt dan ook: die 12.000, dat was toch een overgangsfase? Ik zeg echter: de trend is zo vreselijk verkeerd, dus ik wil gewoon garanties, ook voor de omwonenden, dat er niet meer dan 12.000 feitelijk belast worden. Dat heeft Schiphol geaccepteerd. Tel je zegeningen! Prachtig!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is geen zegening.

Minister **Netelenbos**: Dat is wél een zegening, zeker in het licht van de huidige PKB. De huidige PKB geeft rechten tot 15.100. Tel uw zegeningen!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee. Ik weet dat in dit debat ieder antwoord een nieuwe vraag kan oproepen. U heeft echter nog een tweede termijn. Bovendien hebben wij een afspraak gemaakt over het tijdstip.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan heb ik een punt van orde.

De **voorzitter**: Dat is goed.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een punt van orde, omdat er nu zo gegoocheld wordt met onvergelykbare grootheden, dat ik straks in ieder geval een schorsing wil om mij te beraden over de vraag of er in tweede termijn een vervolgedebat moet worden gevoerd met de vorige minister van Verkeer en Waterstaat. Ik zeg dit overigens met alle respect voor de huidige minister van Verkeer en Waterstaat, want ik vind dat zij voor een nagenoeg onmogelijke opgave staat. Ik zeg dit uit de grond van mijn hart. Zo'n debat is mogelijk hier in de Kamer, ook staatsrechtelijk.

De **voorzitter**: U doet nu een vooraankondigingetje over een punt van orde.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat debat kunnen wij na de beantwoording door de minister van Verkeer en Waterstaat nog bespreken.

De **voorzitter**: Dat zien we straks dan wel. Wij maken eerst ordentelijk de beantwoording in eerste termijn af. De heer Te Veldhuis mag nog een interruptie plegen en daarna word ik echt streng. Ik laat de minister de beantwoording in eerste termijn afmaken. Ik hoop dat wij er over een kwartiertje mee klaar zijn. Laat ik maar gewoon zeggen dat dit de laatste interruptie is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik geloof dat dit mijn eerste interruptie is.

De **voorzitter**: Ik bedoel: de laatste interruptie van de Kamer, maar uw eerste interruptie.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft de constructie willen opbouwen aan de hand van de fax van 13 februari, namelijk dat al voor de beslissing van 6 maart duidelijk was dat de sector die 12.000 onhaalbaar

vond. De minister heeft net een memootje laten ronddelen over het presidentenoverleg. Daarin staat dat, voorafgaand aan de besluitvorming van 6 maart in het kabinet, op 5 maart is gezegd dat er drie berekende varianten waren over de effecten van 460.000 bewegingen. Die bewegingen zouden leiden tot circa 12.000 bewegingen in de zone. Het is buitengewoon jammer dat de heer Rosenmöller nu niet meeluistert. Voorzitter! Ik vind het wel irritant dat hij nu met anderen staat te praten!

De **voorzitter**: U mag het wel zeggen maar hem niets vragen!

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vraag hem niets, maar ik vind het wel irritant, want ik val de constructie aan die hij heeft geprobeerd te maken door te zeggen dat op grond van de fax van 13 februari de sector al voor 6 maart had aangegeven dat die 12.000 onhaalbaar waren. We hebben van de minister een samenvatting van de bespreking op 5 maart gekregen en daarin wordt gemeld dat de drie berekende varianten over de effecten van 460.000 bewegingen leiden tot circa 12.000 bewegingen in de zone. Mag ik hieruit afleiden dat de constructie die de heer Rosenmöller heeft opgebouwd, niet valide is en dat dus de sector voor 6 maart – de dag waarop het kabinet een beslissing nam – de 12.000 bewegingen wel haalbaar achtte maar zich daaraan niet wilde committeren omdat het dit ongewenst achtte? Het heeft niet gezegd dat het niet haalbaar is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb al eerder in het debat geschetst dat de "oorverdovende stilte" in de periode volgend op dat besluit ook politiek geïnterpreteerd moet worden. Dat er vervolgens in mei of juni een ander debat overheen rolde, is wat anders. Ik ben het in ieder geval eens met de uitleg van de heer Te Veldhuis.

Voorzitter! Ik wil ten slotte enkele toekomstgerichte opmerkingen maken. De waarde van dit debat is toch dat wij vooral voor ons kijken. Ik neem de handschoen op van de heer Van den Berg om transparantie en eenvoud als doelstelling te hanteren in de ordening van de verhoudingen tussen luchtvaart en overheid, omdat dit toch eigenlijk niet te doen is. Ik zie daarvoor een aantal manieren en

Netelenbos

ik zal in het kort de lijn schetsen, waarover ik graag met de Kamer van gedachten zal wisselen.

In de eerste plaats moet Nederland voor heldere afspraken en regelgeving zijn best doen om veel meer in de Europese en mondiale pas te lopen. Nederland heeft wat betreft de luchtvaart veel te verliezen. Ik ben het dan ook eens met al degenen die daarover hun zorgen hebben geuit, omdat we ons dat niet kunnen permitteren. De luchtvaartsector is een geweldige banenmotor; in de afgelopen jaren is het aantal banen verdubbeld ten opzichte van andere sectoren.

In de tweede plaats moeten – zoals gezegd – de bestuurlijke verhoudingen rond de luchtvaartsector ontvlochten worden, dat wil zeggen met betrekking tot het beleid van de overheid, inspectie, controle, uitvoering, de positie van de marktpartijen en de verinnerlijking van de liberalisering van de luchtvaartsector. Ook de politiek kan die Gordiaanse knoop niet hebben, waardoor de verhoudingen niet zijn uit te leggen. Ik zal dan ook graag voorstellen ontwikkelen om die ontvlechting te realiseren.

Ik wil eveneens in debat met de Kamer over het begrip "feitelijke belasting" van woningen. Dat is veel duidelijker dan "contour" en "zone". Vervolgens wil ik voorstellen doen over het isolatieprogramma en over eventuele sloop. Ik las vanmorgen overigens in de krant dat ik hele dorpen ging slopen. Daar is natuurlijk geen sprake van, maar sommige woningen zijn wel erg zwaar geluidbelast. Nu worden alleen maar woningen van 65 Ke en meer gesloopt; 65 Ke is heel erg veel en wij zouden daar nog eens goed naar moeten kijken. In het kader van de groei van de luchtvaart moeten wij ook nog eens goed kijken naar de milieuwinst die in een regio geboekt kan worden door milieu-investeringen te doen.

Kortom, voorzitter, ik denk dat dit debat een goede functie vervult om eens over de schaduw heen te springen en schoon schip te maken. Laten wij ervoor zorgen dat wij met elkaar een aantal gaan verhelderen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, de vergadering te schorsen tot 20.50 uur en daarna voort te gaan met de tweede termijn van dit debat. De

spreektijden in de tweede termijn zijn eenderde van de spreektijden in eerste termijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb geen bezwaar tegen uw voorstel. Ik heb echter geen antwoord gekregen op twee relevante punten van mijn inbreng in eerste termijn.

De **voorzitter**: Dat is een interruptie aan het adres van de minister en ik heb geen interrupties meer toegestaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar de minister heeft helemaal geen antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Dan komt u daarop in uw tweede termijn terug. U krijgt in de tweede termijn een minuut extra om uw vragen te herhalen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet niet wat ik in de tweede termijn moet zeggen. Ik heb een vraag gesteld over het tijdspad tussen 4 juni en 10 juli. Dat is buitengewoon relevant. Verder heb ik opgemerkt dat de RLD geen controle heeft uitgeoefend op de inputcijfers.

De **voorzitter**: Ik aarzel. Wij zijn gestopt met interrupties.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Mijn inbreng bestond uit drie punten, waarvan er twee niet beantwoord zijn.

De **voorzitter**: Dan komen die punten in de tweede termijn terug.

Wie wil nog reageren op mijn voorstel over de voortzetting van dit debat?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Zoals aangekondigd, zou ik de collega's een voorstel van orde willen doen. Ik heb met aandacht geluisterd naar de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik heb met haar gedebatteerd. Maar er sluipen allerlei onzorgvuldigheden in, voor een deel ook feitelijke onjuistheden. Er is daarbij overigens ook een relatie te leggen met de informatieverstrekking aan de Kamer in de periode vanaf half februari tot uiterlijk 10 juli.

Mijn voorstel van orde zou zijn, het debat te schorsen en op een later moment voort zetten. Ik zou daarbij de collega's in overweging willen geven dat debat in tweede termijn

voort te zetten mét de minister van Economische Zaken. Ik vind dat op dit moment cruciaal.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter!...

De **voorzitter**: Normaal gesproken zou ik de Kamerleden eerst over dit ordevoorstel willen horen. Als de minister echter vraagt daarover iets te mogen zeggen, geef ik haar het woord.

Minister **Netelenbos**: Er wordt mij eigenlijk in de schoenen geschoven dat ik hier feitelijke onjuistheden verkondig. Dat kan niet weerlegd worden, omdat ik niet precies te horen krijg welke dat zijn. Ik heb dus zeer behoefte aan een tweede termijn. Ik kan hier niet boven de markt laten hangen dat ik feitelijke onjuistheden verkondig.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. De minister verzoekt dus om vanavond de tweede termijn te houden?

Minister **Netelenbos**: Ja, voorzitter!

De **voorzitter**: Wie over de orde? Ik zou vooraf willen opmerken dat, indien de Kamer zou besluiten om lopende het debat een andere minister daaraan te laten participeren – de heer Rosenmöller noemde de minister van Economische Zaken – ik dat niet ad hoc wil beslissen in deze ordediscussie, maar alleen morgen bij een reguliere regeling van werkzaamheden. Misschien gaan wij echter vanavond door. Na hetgeen de minister zojuist heeft gezegd, vind ik eigenlijk dat wij in ieder geval vanavond door moeten gaan, al was het alleen maar over dat ene punt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zou het verzoek van de heer Rosenmöller willen ondersteunen om de tweede termijn niet vanavond te doen plaatsvinden omdat er zoveel vragen in eerste termijn zijn gesteld die niet beantwoord zijn. Bovendien is het de vraag of wij in tweede termijn überhaupt in staat zijn in eenderde van de spreektijd van de eerste termijn die vragen te herhalen. Met alle begrip voor de minister, mag je gezien de inbreng in eerste termijn ook twijfels hebben of die vragen vanavond wel beantwoord kunnen worden. Voor een adequate beantwoording van de vele vragen die in eerste termijn zijn gesteld, is het haast wel noodzakelijk dat de

Voorzitter

delegatie van het kabinet achter de tafel wordt uitgebreid.

De **voorzitter**: Daarover gaan wij nu niet beslissen.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik denk dat er inmiddels voldoende informatie is uitgewisseld om vanavond conclusies te kunnen trekken. Ik denk dat met rekken en vertragen de onduidelijkheid alleen maar wordt vergroot.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Naar mijn mening zijn er vandaag feitelijke vragen gesteld waarop nog geen antwoord is gegeven. Ik kan mij voorstellen dat de behoefte bij de minister bestaat om daarop schriftelijk nader te reageren. Ik vind het wenselijk om in ieder geval bij het vervolg van het debat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat te betrekken. Daar nemen wij vanavond geen besluit over, zoals u terecht heeft gezegd, voorzitter. Maar ik wil die wenselijkheid wel uitgesproken hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Er is een voorstel gedaan om de minister van Economische Zaken erbij te betrekken. Ik meen dat de heer Schutte daarover afgelopen dinsdag wijze woorden heeft gezegd: er kan maar één reden zijn om de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, de huidige minister van EZ, bij dit debat te betrekken en dat is in het geval men de vertrouwensrelatie met die minister in het geding stelt. Als uitstel plaatsvindt naar de regeling van werkzaamheden die morgen wordt gehouden, kan dat alleen vanwege dat argument. De collega's die dat willen, zou ik tevoren willen vragen of zij de vertrouwensrelatie inderdaad ter discussie willen stellen. Dat zou de enige reden kunnen zijn.

Voorts vind ik dat de tweede termijn vanavond kan worden afgehandeld. Ik heb op een aantal vragen geen antwoord gekregen. Ik ga ervan uit dat u, voorzitter, iets ruimer spreektijd toebedeelt voor bespreking van die punten in tweede termijn. Maar u heeft mij daarvoor al meer spreektijd toegezegd.

De **voorzitter**: Dat is correct. Dat heb ik u toegezegd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vind dat de minister er

in ieder geval recht op heeft dat het door haar genoemde punt van tafel gaat. Daar kan natuurlijk de heer Rosenmöller iets over zeggen. Het kan zijn dat collega's beantwoording van feitelijke vragen missen. Een vrij gebruikelijke procedure is dat het debat op enig moment wordt voortgezet en dat eerst een aantal vragen schriftelijk wordt beantwoord. Gezien de aard van de materie kan ik mij voorstellen dat men er mondeling niet uitkomt en dat de zaken op schrift worden gesteld. Voor de zorgvuldigheid bepleit ik daarom dat er een schriftelijke beantwoording van feitelijke vragen komt en dat de tweede ronde pas daarna wordt voortgezet. Overigens is voor mij niet de vraag aan de orde of de minister van Economische Zaken erbij moet worden betrokken. Dat kan ook niet, want de vertrouwensrelatie is niet in beeld.

De **voorzitter**: Wij hebben het nog steeds over mijn, overigens reguliere, voorstel om gewoon even te gaan eten. Mijn voorstel is nog steeds om te schorsen voor anderhalf uur.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Rosenmöller doet impliciet nogal wat uitspraken, inhoudende dat deze minister feitelijke onjuistheden vertelt. Dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat moet komen, is in feite een verklaring van incompetentie van deze minister. Ik vind dat erg ver gaan. Ik kan mij dan ook goed voorstellen dat de huidige minister van Verkeer en Waterstaat zegt: hier wil ik meteen een debat over. Ik daag de heer Rosenmöller dan ook uit om daarmee na de pauze voort te gaan. Hij moet duidelijk maken wat deze minister niet goed doet. Hij heeft kennelijk ook geen vertrouwen in deze minister. Als de vertrouwensvraag werkelijk aan de orde is, moet hij die ook stellen. Dan ontstaat er een heel andere discussie dan die over Schiphol.

De **voorzitter**: Even voor mijn rekenmachine: u wilt vanavond doorgaan?

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

De heer **Schutte** (GPV): Ik steun uw voorstel, voorzitter. Ik heb niets toe te voegen aan datgene wat de heer Van Gijzel als mijn standpunt van dinsdag heeft verwoord.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat een meerderheid van de woordvoerders vanavond de reguliere tweede termijn wil houden. Mij past geen oordeel, maar ik heb er begrip voor dat ook de minister vanavond die tweede termijn wil houden. Dat wil zeggen dat vanavond de tweede termijn regulier zal worden gehouden.

De vergadering wordt van 19.27 uur tot 21.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

De **voorzitter**: Zoals voor de avondpauze aangekondigd, is de spreektijd in tweede termijn eenderde van die in eerste termijn. Ik zal de hand houden aan 3 minuten per spreker. Dat is iets anders dan eenderde van 5 minuten.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. Zij heeft haar verdediging opgebouwd langs twee lijnen. De eerste lijn is: de afspraak met de Kamer staat. Dat mag een aantal feiten echter niet wegnemen. Zo is die afspraak niet vermeld in de brief van 6 maart aan Schiphol en evenmin in het uitvoeringsmemorandum. De Kamer is onkundig gehouden over de onhaalbaarheid van de afspraak, zelfs vóór het ondertekenen van het memorandum op 4 juni. De brief bij het memorandum belandt na zes weken, op 10 juli, bij de Kamer en ook daarin wordt daarvan geen melding gemaakt.

Dat betekent dat van die win-winsituatie, waarvan in het vroege voorjaar sprake was, niets meer over is. Zij is als sneeuw voor de zon verdwenen. Wij hebben wederom moeten constateren dat ecologische grenzen het moeten afleggen tegen een stormachtige economische ontwikkeling die wat ons betreft niet past in een concept van duurzaamheid, zeker niet met die omvang. Dat is een treurige, te vaak te constateren conclusie.

De tweede lijn van de minister is: de cijfers verschillen allemaal, maar de MER geeft uitsluitel. Maar het zijn wel die cijfers, die de basis vormden voor de meerjarenafspraak en voor het mogelijk gedogen van de overschrijding van de zone dit en volgend jaar. Daarom maakte de

Rosenmüller

minister zich er ook wel heel makkelijk vanaf door in drie lange volzinnen de periode van februari te laten uitkomen bij september, vanaf wanneer zij rechtstreeks verantwoordelijk is. Wat zich precies op en rond 6 maart en op en rond 4 juni en in de periode daartussen heeft afgespeeld, is in nevelen gehuld.

De minister heeft zeer veel vragen niet beantwoord die gaan over de periode van februari tot 10 juli. Ik noem maar even het voorbeeld van de actualiteit. Vanochtend de heer Van Wijk in de Volkskrant: "Jorritsma werkte zich in de nesten". Er wordt gerept van een gesprek met de minister-president, waarover wij niets gehoord hebben. Er is gesproken van een koppeling aan 15.100 woningen, waarover wij evenmin iets hebben gehoord. Ik noem maar één voorbeeld. De tijd is te kort om alle vragen te herhalen.

Ik kom tot een afronding. Een goed oordeel is niet mogelijk als een minister met een grote boog om de cruciale kwesties heen gaat. Eigenlijk is het haar als persoon niet direct te verwijten, maar natuurlijk wel in politieke zin. De betrouwbare en voorspelbare overheid van Prinsjesdag heeft vandaag en de afgelopen periode een lelijke deuk opgelopen. Het kabinet moet zich dat aanrekenen. De vraag is hoe wij daaruit kunnen komen. De Kamer moet er echt dieper in duiken als zij antwoorden wil krijgen op vragen die terecht gesteld zijn en wellicht nog gesteld gaan worden. De politieke verhoudingen lenen zich daar echter niet voor. Ik zal derhalve geen concreet voorstel doen voor parlementair onderzoek of anderszins. Wij zullen echter bezig blijven met het zoeken van antwoorden op vragen rondom die periode.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik neem er kennis van dat de heer Rosenmüller dat voorstel niet zal doen, maar kan hij wel aangeven waarom hij in Buitenhof zo hoog van de toren heeft geblazen? Er zou op zijn minst een parlementair onderzoek moeten komen. Wat hem betreft zou er zelfs een parlementaire enquête moeten worden gehouden. Er zouden nogal wat mensen in gevaar zijn. De heer Rosenmüller loopt daar nu wat makkelijk van weg.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat vind ik, eerlijk gezegd, helemaal niet. Overigens moet u goed citeren

wat ik toen gezegd heb, namelijk dat het overweging verdient een parlementair onderzoek te houden en dat, gezien de tegenstrijdige uitspraken die op dat moment voorlagen en die op dit moment nog steeds voorliggen, misschien zelfs het wapen van de enquête nodig is om daar volstreekte helderheid over te krijgen. Ik neem daar niets van terug. Sterker nog, ik constateer op dit moment alleen hoe de verhoudingen liggen en ik blijf als parlementariër op zoek naar de antwoorden op de vragen die ik ook in dit debat niet heb gekregen. Het staat mij vrij om van alle mogelijkheden gebruik te maken om die antwoorden te krijgen. Ik heb inderdaad gezegd dat minister Jorritsma in de gevarenzone zit. Het kabinet heeft de keuze gemaakt om slechts de minister van Verkeer en Waterstaat naar de Kamer te laten gaan. Ik heb die keuze te respecteren. Daarmee heb ik minister Jorritsma – minister van Economische Zaken en voormalig minister van Verkeer en Waterstaat – ook niet de vragen kunnen stellen die mij op de lippen branden, mijnheer Te Veldhuis. Misschien heeft u ook nog wel vragen voor mevrouw Jorritsma.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Vraagt u zich wel eens af of uw argumenten wel sterk genoeg waren? Deze Kamer is altijd redelijk. Er wordt redelijk wat onderzocht. De Kamer zou het zeker onderzocht hebben als er harde twijfels bestonden over de vraag of zij op het verkeerde been is gezet. Hebt u zich wel eens afgevraagd of uw argumenten wel sterk genoeg waren om de Kamer te overtuigen van de noodzaak van een onderzoek? De constructies die u vandaag regelmatig probeerde op te bouwen waren niet alle even sterk.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is uw opvatting. U heeft ook geprobeerd, zonder dat ik daarop kon reageren, de minister de uitspraak te ontlocken dat mijn redenering niet sterk was. Ook daar ging de minister trouwens omheen. Dus op dat punt werd u zelfs niet bediend. Maar dat kwam mij in dit geval goed uit. Er kan dus wel gesproken worden van een consistente "bochtredenering".

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De argumenten heb ik in mijn bijdrage geleverd. Ik heb aangedragen waarom ik vind dat wij niet op het

verkeerde been zijn gezet. U hebt daar niet op gereageerd. Dat wil niet zeggen dat u het met mij eens bent, maar u hebt ook niet de moeite genomen om de argumenten te bestrijden. U hebt wel steeds geprobeerd een constructie op te bouwen om dat beeld te laten ontstaan, maar daar bent u niet in geslaagd.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Doet u dan iets af aan de redenering die ik ook in tweede termijn overeind houd, namelijk dat er op 6 maart een besluit is genomen, waarbij 100.000 vliegbewegingen werden gekoppeld aan een verlaging naar 12.000 geluidbelaste woningen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ja, ik weet waar het over gaat.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik heb gezegd: dat staat niet in de brief aan Schiphol; dat staat niet in het uitvoeringsmemorandum. Wij zijn niet geïnformeerd door het kabinet over het feit dat dit in de loop van de periode, ook voor het ondertekenen op 4 juni van het memorandum, niet haalbaar was. Wij zijn daarover ook niet geïnformeerd door het kabinet op 10 juli in de begeleidende brief bij het memorandum. Dat zijn feiten, mijnheer Te Veldhuis, die u blijkbaar geen zorgen hebben gebaard. Mijn fractie heeft zich daarover wel zorgen gemaakt en dat houd ik overeind.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat is niet waar. U luistert vooral naar uzelf en niet naar anderen. Ik heb de feiten die u nu aandraagt weerlegd, maar daar heeft u niet op gereageerd. De brief aan Schiphol van 6 maart en de brief aan de Kamer van 6 maart waren inderdaad twee verschillende brieven. In de ene brief werd het beleid ten opzichte van de Kamer verwoord en werd gesproken van de koppeling en de andere brief was een reactie op het gebruiksplan. Beide brieven gingen vergezeld van een bijlage, waarin stond wat over en weer was gecorrespondeerd. De brief aan Schiphol is ook aan ons toegezonden. Schiphol wist de dag van tevoren al wat er in het kabinet aan de orde was. Dus Schiphol wist precies wat er aan de orde was. Het feit dat het om twee verschillende brieven gaat, wil niet zeggen dat er twee verschillende trajecten zijn gevolgd. Dat is het beeld dat u

Rosenmöller

probeert te construeren en dat is niet correct. Schiphol wist op 6 maart precies wat er aan de hand was. Er zijn niet twee verschillende trajecten gevolgd. Dat hebt u niet hard kunnen maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb hard kunnen maken dat er twee verschillende brieven van het kabinet zijn geschreven aan de Kamer en aan Schiphol. Dat heb ik gezegd en als u dat nog even voor de microfoon zegt, dan zijn wij dat in ieder geval met elkaar eens. Meer heb ik er ook niet over gezegd. Maar ik vind dat kwalijk. Blijkbaar vind ik het kwalijker dan u. Ik vind het een slechte zaak, zoals ik het ook slecht vind dat het aantal van 12.000 woningen niet in het memorandum is opgenomen. U zegt dan dat het misschien in procedurele zin niet zo chic was. Ik praat nooit zo in dat soort termen. Wij zijn hier als beroepspolitici met elkaar bezig. Wij strijden om argumenten en proberen bij elkaar te komen. Soms lukt het; soms lukt het niet. Dat is de werkelijkheid. U en ik zullen vaak de ervaring hebben dat het niet lukt.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): U had het kunnen weten. De andere constructie die u heeft aangedragen, heeft betrekking op de fax van 13 februari. U zei dat er een duidelijk signaal naar het kabinet is uitgegaan dat die beperking tot 12.000 woningen niet haalbaar is. Dat is daarna weerlegd doordat wij een samenvatting hebben gekregen van het presidentenoverleg. Daarin is gemeld dat drie varianten waren onderzocht. Die zijn op 6 maart ook aan de Kamer meegedeeld. De president-directeur van Schiphol was daarbij ook aanwezig. Daarin stond duidelijk drie keer een variant met drie keer 12.000 woningen. Die fax van 13 februari was dus helemaal niet zo cruciaal, want hij was achterhaald. Het was een verouderde fax, met verouderde gegevens, die op 5 maart was achterhaald door nieuwe gegevens. Dat vergeet de heer Rosenmöller gemakshalve weer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, helemaal niet. De gegevens van 5 maart zijn weer achterhaald in juni en de gegevens van juni zijn weer achterhaald in september. Zo kun je doorgaan. Het gaat erom dat er voortdurend indicatieve berekeningen zijn gemaakt. Verder hebben

collega Van Gijzel en ik gevraagd of er voor 16 februari door Schiphol signalen zijn afgegeven, aan het departement of de RLD, over de vraag of de combinatie 100.000 vliegbewegingen en 12.000 geluidgehinderde woningen wel of niet haalbaar was. Daarover ging de discussie. Ik heb gezegd dat Schiphol op 13 februari een signaal heeft gegeven. Je kon dat niet vergelijken met die 12.000 geluidgehinderde woningen, want die waren er op dat moment niet. Dat is het enige. Dat staat ook als een paal boven water. Dat was gewoon een nieuw feit in dit debat. Met het antwoord van de minister poetst de heer Te Veldhuis dat feit niet weg. Dat blijft gewoon op 13 februari een relevant gegeven. Dat is het. Meer niet. Dat er daarna nog meer gegevens komen, is zeker waar.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Op 13 februari is dat absoluut waar. Daar is geen speld tussen te krijgen, maar die gegevens golden niet meer op 5 maart, omdat er toen nieuwe berekeningen lagen. Wat moet ik dan met zo'n oude berekening?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, die berekening is splinternieuw! In de reconstructie is het een splinternieuwe berekening op 13 februari. En die is ook relevant omdat de heer Weck gisteren nog zei: voor 6 maart hebben wij nooit een signaal gekregen van Schiphol. Nou, hier ligt een signaal. Als de heer Te Veldhuis dat ook een signaal vindt, is dat een relevant gegeven. Ook in het debatje met de heer Van Gijzel heb ik gezegd dat het vervolgens de vraag is hoe je dat beoordeelt of hoe je dat procedureel of politiek weegt. Daarover kun je vervolgens van mening verschillen. Maar het harde feit dat het signaal is gegeven, kan de heer Te Veldhuis zelfs niet bestrijden.

Minister **Netelenbos**: De werkelijkheid moet ook door de heer Rosenmöller geen geweld aan worden gedaan. Gisteren werd in de hoorzitting gevraagd of de heer Weck van de RLD signalen had gekregen dat het niet uitvoerbaar was, dat het echt niet kon en niet of het niet gewild werd. Dat was het thema van gisteren. Nu voert de heer Rosenmöller op basis van de indicatieve berekening een soort bewijslast op waaruit moet blijken

dat het niet kon. En dat kan hij niet staande houden. Daarna is immers nog van alles gebeurd. Dan kom je dus terecht bij de redenering van de heer Te Veldhuis.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kan mij voorstellen dat de minister dat zegt, maar zij vergist zich echt. Het signaal dat op 13 februari van Schiphol naar de RLD ging, kan immers nooit vergeleken worden – ik heb dat nu geloof ik 73 keer gezegd – met de uitkomst van een berekening van het NLR begin maart of eind februari, waarin die 12.000 geluidbelaste woningen naar voren komen. Het ging om de vraag of er voor 6 maart door Schiphol een signaal is afgegeven aan het departement in algemene termen. De heer Weck heeft gisteren namens het departement gesproken. Dat begrijp ik ook heel goed. Hij heeft de conclusie die ik trok voor mij gelaten. Hij heeft zijn verhaal gehouden. Ik heb dat goed begrepen. Dat was namelijk dat van Schiphol dat signaal niet was gekomen. Dat is al. Dat is niet mis.

Minister **Netelenbos**: Als de heer Rosenmöller aan uitlegkunde doet en zo precies is naar anderen, vraag ik andersom ook precisie bij de interpretatie van faxen en momenten. Het spijt mij zeer, maar dat doet hij dus niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat moet ik werkelijk tegenspreken en verre van mij houden. Dit is een debat waarin zorgvuldigheid geboden is. Na al die jaren dat ik hier rondloop, weet ik dat je niet zomaar een opmerking moet maken, maar precies moet formuleren, omdat het raakt aan de relatie kabinet-Kamer. Dat zeg ik ook tegen collega Te Veldhuis. Dat geldt ook als het gaat om de positie van ministers. Ik heb nooit in dit debat, tijdens de voorbereiding, in de commissie, in de Kamer, in hoorzittingen of daarbuiten mij van kwalificaties bediend die voorbarig waren. Ik heb alles wat ik heb gesteld met feiten kunnen onderbouwen. Ik zeg "met feiten kunnen onderbouwen", omdat ik donders goed weet dat het een buitengewoon precaire situatie betreft. Ik ben niet van het slag dat zijn hand overbiedt, omdat ik weet dat die dan binnen de kortste keren, en terecht, door mijn collega's wordt afgehakt. Daarom weet ik dat ik op basis van dit soort feiten deze

Rosenmüller

uitspraken kan doen. Ik wil het niet groter maken dan het is, maar wel de feiten stellen en ze niet ontkennen. Je kunt vervolgens strijden over de betekenis die je eraan hecht. That's it.

Mevrouw de voorzitter! Ik wil afronden met iets wat dan toch nog tot het positieve gedeelte van deze dag gerekend kan worden, namelijk een motie. Het vastleggen van hetgeen de minister heeft gezegd over een resultaatsverplichting in een motie is wel het minste wat wij kunnen doen. De minister heeft gezegd dat wij in ieder geval voor 1999 een resultaatsverplichting hebben in de vorm van die 12.000 woningen. Ik wil die resultaatsverplichting voor de periode tot 2002 vastleggen en daarom wil ik de Kamer de volgende motie in overweging geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de afspraken tussen regering en Kamer – ook volgens de minister – de grens van circa 12.000 ernstig geluidbelaste woningen een harde voorwaarde is voor de periode 1998-2002;

overwegende, dat deze grens pas juridische status zal krijgen na de beoogde wijziging van het aanwijzingsbesluit;

constaterende, dat de luchtvaartsector inmiddels heeft toegezegd de grens van 12.000 ernstig geluidbelaste woningen voor 1999 als resultaatsverplichting te aanvaarden;

verzoekt de minister om met de luchtvaartsector ook voor de jaren 2000, 2001 en 2002 afspraken te maken over het hanteren van de 12.000-grens als resultaatsverplichting en de Kamer over de resultaten van dit overleg binnen twee maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmüller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (25466).

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn, maar mijn fractie vindt het teleurstellend dat veel vragen onbeantwoord zijn gebleven. De minister kan dat in tweede termijn nog goedmaken. Het gaat erom inzicht te verkrijgen over feiten, besluitvorming en informatieverstrekking aan de Kamer.

De geconstateerde tegenstrijdigheden zijn niet weggenomen door de minister. Ik noem er een aantal. Wat is er in het Torentje of op een andere plaats op topniveau afgesproken, waar onder andere een topman van de KLM bij was? Welke signalen zijn er uit de sector gekomen over de onhaalbaarheid van de harde koppeling van groei van vliegbewegingen en het aantal gehinderde woningen en hoe zijn die gewogen? Heeft de minister wel of niet achterwege gelaten om die signalen aan de Kamer te melden, zowel voor als na het besluit van 6 maart? Waren de indicatieve berekeningen van Schiphol en NLR van voldoende kwaliteit om als basis te dienen voor het principebesluit? Was hierbij sprake van een te grote tijdsdruk en is er miscommunicatie geweest? Andere punten zijn de informatieverstrekking in de brieven van 6 maart aan de Kamer en aan Schiphol en de gang van zaken bij de totstandkoming van het uitvoeringsmemorandum in mei en juni, in het bijzonder het weglaten van de afspraken met de Tweede Kamer over de koppeling van de groei van vliegbewegingen en het aantal gehinderde woningen, want dat was de kern van de afspraak met de Tweede Kamer.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma begon dit stukje van zijn verhaal met de mededeling dat er belangrijke tegenstellingen zijn, die niet zijn weggenomen. Als hij dan die discrepanties noemt, moet er een bewijs komen van het feit dat wij verkeerd zijn voorgelicht of op het verkeerde been zijn gezet, maar dan komt hij met vijf of zes vragen. Ik wil niet flauw doen, maar dit is wel een belangrijk debat. Als hij in tweede termijn niet verder komt dan met opnieuw zes vragen, terwijl hij daarin moet bewijzen dat wij verkeerd zijn geïnformeerd, vind ik dat hij zijn

inzet dat de Kamer op het verkeerde been is gezet, niet sterk onderbouwt.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb gezegd dat er zeer veel vragen zijn gesteld door de CDA-fractie en door de andere politieke partijen over een aantal onduidelijkheden, verschillende opvattingen, kwaliteit van de besluitvorming en de informatieverstrekking aan de Tweede Kamer. Ik kan al die vragen herhalen, maar dat is onmogelijk in drie minuten. Ik roep de minister op om die vragen in tweede termijn te behandelen en de door mij genoemde tegenstrijdigheden en discrepanties weg te nemen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat betekent dat uw conclusie dat de Kamer op het verkeerde been is gezet...

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb nog geen enkele conclusie genoemd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, want u bent daarmee begonnen en vervolgens zei u dat die conclusie met name gebaseerd is op vijf punten.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, ik heb gezegd dat het erom gaat om zicht te krijgen – dat heb ik letterlijk gezegd – op de feiten over de besluitvorming en de informatieverstrekking aan de Tweede Kamer. Ik heb het dus gehad over "zicht krijgen".

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als ik het verkeerd begrepen heb, laten wij dan nu constateren dat die conclusie er niet meer is.

De heer **Reitsma** (CDA): Zo heb ik het letterlijk op schrift staan en zo heb ik het ook gezegd. Mijn conclusie komt zo.

Voorzitter! Ik noem nog twee discrepanties en tegenstrijdigheden. Uit de verstrekte correspondentie is helder vast komen te staan dat alle betrokkenen – ook de RLD en dus de minister van Verkeer en Waterstaat – in april, mei de opvatting deelden dat de zone van 12.000 geluidbelaste woningen niet te combineren is met 460.000 bewegingen. Dat heeft de minister in eerste termijn in een kleine bijzin erkend, terwijl dat haaks staat op de afspraak met de Kamer – daar hamert de minister telkens op – en terwijl in de correspondentie tussen Schiphol en de ambtenaren

Reitsma

van Verkeer en Waterstaat pas in augustus, september daarvan sprake is. Die keiharde conclusie wordt ook niet weersproken in de brief van de minister aan Schiphol van 1 september.

Als laatste punt noem ik het achterwege houden van informatie in juli en het vasthouden aan de opvatting van de minister-president dat er pas in augustus, september formele signalen uit de sector kwamen dat het onhaalbaar was.

Ik zou nog door kunnen gaan met deze opsomming, maar ik doe dat niet en ik kom tot mijn conclusie. Het staat vast dat minister Netelenbos in de eerste termijn de volle verantwoordelijkheid voor de besluitvorming van Paars I ten aanzien van deze kwestie op zich neemt, erachter staat en volhoudt dat de informatieverstrekking per saldo voldoende is geweest. Op enkele punten heeft zij gezegd dat de communicatie beter had gekund en dat de informatieverstrekking chiquer of royaler had gekund. Voor de CDA-fractie zijn er nog te veel onbeantwoorde vragen over feiten en blijven er discrepanties, witte vlekken en onduidelijkheid over de informatieverschaffing in het verhaal; ik roep de minister op om dat alles in tweede termijn weg te nemen, want anders blijft er een waas van onduidelijkheid hangen omtrent de feiten over de besluitvorming en de informatieverstrekking. Daardoor zou de CDA-fractie in dit debat geen goed oordeel kunnen geven over datgene wat wij hier eigenlijk zouden moeten doen. Dat is slecht voor de toekomst van Schiphol, de kwalificatie "betrouwbare overheid" en alle gezinnen die in geluidgehinderde woningen wonen, want zij moeten weten waar zij aan toe zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Naar aanleiding van deze laatste krokodillentranen houd ik de heer Reitsma een citaat van hemzelf voor. "Omdat het gebruiksplan er al ligt, kan als startpunt voor 1998 die 400.000 worden genomen en voor de jaren daarna kan een beheerste groei van 5% worden toegestaan, want anders komen de luchtvaartmaatschappijen in de problemen." Verder heeft hij gezegd dat de fractie van het CDA voor 1998 uitgaat van een hoger plafond en voor de komende vijf jaar 5% à 6% groei als een compromis ziet, maar dat zijn fractie het onverstandig vindt om eerst

onderzoek te doen alvorens Schiphol in 1998 meer ruimte kan worden geboden en om de zone in de PKB te verkleinen. Als ik dat allemaal lees, vraag ik mij af of de heer Reitsma vindt dat de selectieve groei van Schiphol van vijf keer 20.000 moet worden beperkt. Of is hij teruggekomen van zijn inbreng op 18 februari, waarbij zijn fractie als enige fractie heeft gezegd dat de PKB Schiphol eigenlijk te groen is en dat Schiphol eigenlijk veel harder moet kunnen groeien?

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij bevond ik mij in dat debat in het goede gezelschap van de woordvoerder van de VVD-fractie, die vond dat grote beperkingen in de groei op heel korte termijn niet de eerste optie waren. Omdat er een doorbraak moest komen, legde de heer Te Veldhuis zich neer bij een deal en daar heb ik mij op enig moment ook bij aangesloten. Dat kan de heer Te Veldhuis nalezen.

De heer Te Veldhuis zou er verstandig aan doen om de discussie aan te gaan op inhoudelijke basis. Het gaat erom de feiten boven tafel te krijgen, zodat alle politieke partijen in dit huis een gefundeerde conclusie kunnen trekken. Dat is beter dan het herhalen van het debat over de groeicijfers van Schiphol. De heer Te Veldhuis treedt eigenlijk alleen maar op als schildknaap van zijn bewindspersoon in het kabinet.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Deze kwalificatie zegt meer over de persoon die haar uit dan over degene tot wie zij gericht is. Ik constateer dat wij beiden in het begin van dit jaar zeiden dat Schiphol moet kunnen groeien, zeker binnen die 15.000. De heer Reitsma plengt vandaag wel tranen over al die zielige mensen in de buurt van Schiphol, maar dan moet ik zeggen dat hij met een dubbele tong spreekt. Dat vind ik niet oprecht. Ik sta nog steeds voor wat ik toen heb gezegd, maar hij loopt daar nu een beetje van weg. Hij doet het voorkomen alsof alles verkeerd is voorgesteld en wij een ander besluit hadden moeten nemen. Dat wilden wij ook, maar hij wilde veel meer toestaan op Schiphol dan hij nu suggereert en dat vind ik niet oprecht.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat verhaal kan de heer Te Veldhuis niet onderbouwen als hij de discussies

van het afgelopen jaar goed heeft gevolgd. De CDA-fractie heeft altijd gezegd dat zij wilde vasthouden aan een beheerste groei op Schiphol op korte en lange termijn. Het is de taak van het kabinet, welk kabinet dan ook, om er een juridisch verantwoord kader onder te leggen en ervoor te zorgen dat het voor het milieu op een verantwoorde manier gebeurt. Daar houd ik aan vast en daar mag de heer Te Veldhuis mij altijd op beoordelen.

Vandaag kijken wij terug naar de feiten die zich hebben voorgedaan. Wij kijken hoe de besluitvorming tot stand gekomen is en hoe de informatieverstrekking in de Tweede Kamer is geweest. Ik had vandaag veel liever willen praten over een helder en duidelijk toekomstgericht beleid voor Schiphol op de lange termijn. Ik deel ook eigenlijk de vlucht van de minister naar voren. Mensen moeten weten waar zij aan toe zijn. Maar omdat de besluitvorming warrig en mistig was – chaotisch in de termen van de D66-fractie – hebben wij met z'n allen afgesproken dat wij nog even zouden terugkijken. Daarom heeft de PvdA-fractie ook om een schoonschijnoplichting gevraagd om ons een spiegel voor te houden. Dat is vandaag alleen aan de orde. Hoe minder energie wij er vanavond in steken, hoe beter het is. Het ware mij een lief ding waard als ik vanavond een eenduidige politieke conclusie zou kunnen trekken. Als de beantwoording dat onmogelijk maakt, is er maar één conclusie denkbaar en die is dat de mist en de waas blijft hangen. Dat is slecht voor iedereen, ook voor de VVD-fractie die zo graag wil dat Schiphol kan groeien.

De **voorzitter**: Dit is de laatste keer op dit punt van de heer Te Veldhuis. Ik zeg erbij dat ik interrupties dadelijk niet meer toesta, omdat de woordvoerders kennelijk niet in staat zijn om kort te reageren. Het probleem is hier namelijk niet de hoeveelheid interrupties, maar de tijd die de antwoorden innemen. Dat geldt in eerste termijn voor alle sprekers. Als u daar niets aan verandert, houdt het op. Dat is het enige middel dat ik nu nog heb.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Gesteld dat de heer Reitsma begin april had geweten dat Schiphol het technisch wel mogelijk vond om tot die 12.000 te komen,

Reitsma

maar dat beleidsmatig niet wilde. Had hij dan nog steeds de lijn volgehouden die hij innam in het overleg van april, te weten dat Schiphol sterker zou mogen groeien dan de regering voorstelde met die 20.000?

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De discussie rond alle aspecten van Schiphol is complex. Dat ontkent niemand, maar ik krijg de laatste tijd wel eens het idee dat het ook aantrekkelijk is om dat maar zoveel mogelijk te benadrukken. Fouten worden dan verklaarbaar, onzorgvuldigheden wellicht acceptabel, beleidswijzigingen verdedigbaar. De noodkreet van de PvdA-fractievoorzitter "ik word er horendol van" heb ik ook altijd gezien als een instrument om de discussie open te breken, want laten we wel zijn, een gesprekje met zijn zeer goed ingevoerde woordvoerder Van Gijssel had hem waarschijnlijk ook wel ingewijd in de geheimen van Schiphol. Hoe dan ook, zijn noodroep om een schoonschipnotitie had succes en de poging om daarmee min of meer met een schone lei te beginnen, lijkt vanavond door de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat te worden benut. Die heeft namelijk voor de toekomst een aantal wensen neergezet die er niet om liegen. Afstemming van regels en systemen met andere landen, nieuwe bestuurlijke verhoudingen, een nieuwe positie voor de RLD en een andere geluidberekenings-systeem. Die ambitie is op zich goed, als het maar niet betekent dat de luchtvaart dús alleen maar moet groeien. Ook de fundamentele vraag wat wij ten principale met de luchtvaart willen en hoe wij daarmee om moeten gaan vanuit het mobiliteitsbeleid, is van groot belang. Ik hoop dat de minister die vraag ook meeneemt.

De minister blijkt krachtig te willen vasthouden aan de afspraken met de Kamer. Of de sector dat nu wil of niet, zei zij. En dat is winst. De vraag is nu alleen of haar definitie nu betekent dat het aantal extreem geluidgehinderde woningen 12.000 wordt of, zoals collega Rosenmöller betoogde, straks plusminus 14.000 zal bedragen. Ik herinner de minister aan wat zij zei over de weinig communicatieve verwoording in de

diverse brieven. Laten we tenminste over dezelfde aantallen spreken en ons dan niet verstoppen, ook niet in een brij van woorden. Want zo was de minister soms weinig communicatief in haar betoog, vond ik. Vele malen moest er worden gevraagd naar hetzelfde en nog kwam er geen klip en klaar antwoord. Waarom kon er niet gewoon kort en krachtig worden gezegd dat de brieven rond de besluitvorming van 6 maart en de informatieverstrekking rond de besluitvorming over het memorandum onduidelijk en hier en daar, volgens mij, slordig waren, zodat er in de Kamer twijfel ontstond over de helderheid van de beleidskeuzes en de randvoorwaarden waaraan Schiphol zou moeten voldoen? Dat had volgens mij ruiterlijk kunnen en moeten worden erkend. De taaiheid waarmee de minister die kwesties openliet, haalde wat mij betreft een beetje de glans af van de stelligheid waarmee zij zei en zegt de afspraken met de Kamer te willen handhaven. Ik wil haar daar zeker aan houden en ik vertrouw haar op dat punt ook zeker op haar woord dat zij zich daarvoor tot het uiterste zal inspannen. Ik zie het toch een beetje als een helaas gemiste kans.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! In de eerste termijn is het feit dat er op 6 maart jl. richting Kamer andere berichten zijn gestuurd dan richting luchthaven, op verschillende manieren gekwalificeerd. Ik heb genoteerd: ongewenst, ongelukkig, niet voor herhaling vatbaar en onvolledig geïnformeerd. De laatste kwalificatie is afkomstig van D66 en komt in belangrijke mate overeen met die van de Partij van de Arbeid, die sprak van "niet gelijkelijk geïnformeerd". Zelf heb ik dat als volgt geformuleerd: ofwel de luchthaven ofwel de Kamer is op het verkeerde been gezet. En het is hoe dan ook onwenselijk. De minister heeft in haar beantwoording aangegeven dat zij blijft uitgaan van circa 12.000 geluidgehinderde woningen. Volgens mij moet de conclusie dan ook luiden dat niet de Kamer, maar de luchthaven op het verkeerde been is gezet. Maar dat houdt dan tevens in dat de minister zich gebonden heeft aan de verwachting die is gewekt vóór 6 maart, op 6 maart en in het algemeen overleg op 15 april, dat het

streven naar circa 12.000 geluidgehinderde woningen, toen onderbouwd door het onderzoek van het NLR, wordt waargemaakt. Hoe, dat is aan de sector. Maar de minister verandert het streven als zodanig niet. Als ik op deze manier de eerste termijn van de minister onjuist of onvolledig samenvat, dan hoor ik dat graag van haar.

Mijn conclusie is in ieder geval de volgende. De opstelling van de minister nu is een andere dan die, eerder op papier verwoord, in de brief aan de luchthaven van 6 maart en in het uitvoeringsmemorandum. Daar blijkt de harde luchtvaartsector meer vat op te hebben dan de fluwelen handschoen van de overheid: wel extra vluchten, maar geen keiharde koppeling met een lager aantal geluidgehinderde woningen. Het zou de minister sieren wanneer zij die fluwelen handschoen zou uitdoen en haar vuist zou laten zien. Dat zou de geloofwaardigheid van de overheid zeer ten goede komen.

Voorzitter! Dit is niet het finale debat over de groei van het vliegverkeer. Binnenkort verschijnt het rapport van de Algemene Rekenkamer en zullen wij opnieuw over deze materie debatteren. De opstelling van de luchtvaartsector en de minister houden wij intussen nauwlettend in de gaten. Ook na dit debat moeten wij vaststellen dat er nog geen sprake is van een "schoon schip".

□

De heer **Van Walsem** (D66): Mevrouw de voorzitter! Ik onderschrijf de opmerking van de minister dat er een plan moet komen dat is gericht op de ontvlechting van de taken van de overheid ten aanzien van Schiphol waar het gaat om beleid, controle en handhaving. Verder vraag ik de minister om duidelijkheid over het niet onderteekenen van het convenant als daarin het streven naar de 12.000 woningen is opgenomen. Gaat het hierbij om een onmogelijkheid voor de sector of om een onwenselijkheid?

Voorzitter! Ik vraag mijn collega's om gezamenlijk de burgers in het land duidelijk te maken waar wij in deze zaak staan. Ik denk dat wij vanavond een einde moeten maken aan de discussie waarbij steeds wordt teruggekeken naar de afgelopen periode. We moeten

Van Walsem

vooruitkijken. Immers, iedereen is gebaat bij het aanreiken van een oplossing, een plan van aanpak aan de hand waarvan duidelijk wordt wat wij wel en niet willen, hoeveel groei wij willen toestaan en welke voorwaarden daarbij gelden. Laten wij ons daar op korte termijn aan zetten. Ik denk dat iedereen een zucht van verlichting slaakt als dat gebeurt. De heer Van Gijzel dient straks een motie in waarin om zo'n plan van aanpak wordt gevraagd. Deze motie is ook door mijn fractie ondertekend.



De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. Met de vorige spreker ben ik van oordeel dat het goed zou zijn de doorzichtigheid van dit hele proces te versterken door middel van ontvlechting. Dat geldt ook voor de taken van de RLD die, naar ik aanneem, ook zelf vindt dat ze in een onmogelijke positie terechtkomt. Verder ben ik het met de minister eens dat Schiphol meer als een bedrijf moet worden benaderd en dat duidelijke getallen, criteria enz. moeten worden gehanteerd.

Ik constateer dat zojuist door de heer Rosenmöller en de minister een discussie is gevoerd over zones en contouren, waaruit naar voren kwam dat duidelijk moet worden aangegeven waar die zaken op slaan. Tegen die achtergrond is het wonderlijk dat in de motie van de heer Rosenmöller slechts wordt gesproken over 12.000 ernstig geluidbelaste woningen. Of het daarbij nu om zones of contouren gaat, wordt niet duidelijk gemaakt. Daarmee werkt de heer Rosenmöller zelf mee aan het creëren van verwarring.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ook al vordert het uur, voorzitter, laten we toch proberen om het niveau van dit debat op peil te houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het leuk dat u dat altijd een ander voorhoudt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gebeurt, voorzover ik weet, voor het eerst deze week. Anderen geven daar vaak aanleiding toe. Hoe dan ook, u had mij hierover gewoon een vraag kunnen stellen, maar u had mij

ook kunnen horen zeggen dat het de minister is geweest die, na een briefwisseling met Schiphol, voor 1999 de situatie op papier heeft gezet in verband met die 12.000 woningen. Ik heb gezegd dat ik die lijn wil doortrekken naar 2000, 2001 en 2002. Daar gaat mijn motie over. Als u een verduidelijking verlangt, wil ik die graag geven. Dan komen wij dichter bij elkaar; daar is volgens mij de discussie mee gediend. Dat is beter dan dat men elkaar wegzet met de opmerking dat men zich bezondigt aan hetzelfde probleem waar het debat over gaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zou er niet over gevallen zijn, als u in de termijn van de minister niet zo'n groot punt had gemaakt van het gegeven dat zij de begrippen contour en zone door elkaar zou hebben gehaald. Nu dient u een motie in waarin geen onderscheid wordt gemaakt tussen contour en zone, terwijl u het gehele debat door betoogt dat er een enorm onderscheid tussen bestaat. Ik vind dat slordig en ik zal daarmee bij de beoordeling van uw motie rekening houden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U mag dat vinden, maar u had ook kunnen vragen of ik een verduidelijking had willen aanbrengen. En natuurlijk vind ik het zinvol om dat te verduidelijken. Ik zal hierover nadenken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zei tegen de minister dat zij niet weet waarover zij spreekt omdat zij zones en contouren door elkaar zou halen. In de motie spreekt u van 12.000 woningen zonder dat u dit getal hardmaakt, terwijl u er bij de minister zo'n zwaar punt van maakt. U bent zelf slordig, terwijl u zei dat u het onderscheid kent tussen 12.000 contour en 12.000 zone. Ik vind het echter niet meer de moeite om erover te praten. Dan legt u maar een andere motie neer. Dat is uw verantwoordelijkheid. U leest iedereen hier de les over het verschil tussen contour en zone, omdat niemand dat volgens u snapt. Er zouden maar zeven mensen in Nederland zijn die het wel begrijpen.

De heer **Van Walsem** (D66): Inmiddels acht!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vind

ik knap. Dan heeft het debat in ieder geval nog iets opgeleverd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voor de laatste keer, wat mij betreft. Ik geloof dat de heer Van Gijzel nu probeert zichzelf per interruptie te overtreffen in zijn eigen kwalificaties.

De **voorzitter**: U interrumpeert! De heer Van Gijzel voert het woord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hij dicht mij een aantal zaken toe en dat vind ik verre van terecht. Ik heb de minister gewezen op momenten waarop zij zone en contour door elkaar haalde. Het ging daarbij om feitelijk belaste woningen en zone. In mijn bijdrage heb ik duidelijk gemaakt dat het gaat om het doortrekken van feitelijk geluidbelaste woningen. Dat staat in de Handelingen. Nu is dit allemaal voor verbetering vatbaar, die kritiek pak ik op. Kan het verduidelijkt worden? Er kan geen misverstand over bestaan, maar alles kan beter. Ik ben dan ook bereid die verbetering aan te brengen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In uw motie gaat het in de eerste overweging over 12.000 ernstig geluidbelaste woningen. Dan gaat het over de zone. In de derde overweging gaat het over de contour en in de vierde spreekt u over hetzelfde getal en dan weet ik niet meer of het om contour of zone gaat. Ik laat het hierbij, maar het was goed geweest om dit beter te duiden zodat wij weten waarover het gaat.

De uitspraak van de minister dat het besluit van 6 maart staat en blijft staan, laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Een belangrijke inzet van het debat was de vraag of de Kamer bewust verkeerd geïnformeerd was over de gebeurtenissen op 6 maart. Ik heb gezegd dat dit niet handig is gegaan. Het had beter gekund, maar ik zie geen grond om tot de conclusie te komen dat de Kamer verkeerd is geïnformeerd, ook niet op basis van de fax van 13 februari. Ik wijs op de aannames die daarin staan. Er staat niets over baanspreiding of piekspreiding. Je zou eerder op basis van de fax van 13 februari tot de conclusie kunnen komen dat dit mogelijk was in plaats van andersom.

Het ging om de vraag of de minister de Kamer verkeerd geïnformeerd heeft, maar ik kom tot

Van Gijzel

de conclusie dat zij op 6 maart haar rug rechtgehouden heeft onder druk van de luchtvaartsector. Zij had redelijke berekeningen gemaakt op basis waarvan zij kon aannemen dat het haalbaar was. Als de sector het vervolgens niet wil, vind ik het knap dat de minister daar tegenin is gegaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik deel de conclusie dat de minister op 6 maart haar rug recht heeft gehouden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vind ik belangrijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn vraag luidt echter of de minister in mei, bij het vaststellen van het uitvoeringsmemorandum, ook haar rug heeft rechtgehouden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Rondom het uitvoeringsmemorandum is volgens mij het nodige misgegaan. Ik heb dit in eerste termijn en tijdens een aantal interrupties al gezegd. De redenering dat de regering ten opzichte van de Kamer een eenzijdige verplichting is aangegaan, lijkt mij evident. Ik snap wel dat de sector dacht: nu zijn we van die 12.000 af. Die interpretatie kon echter niet worden volgehouden. De minister hield vast aan de datum van 6 maart. Ook dat had beter gekund. Ik heb overigens een antwoord gemist op mijn vraag waarom er zo'n tijdsperiode tussen zit. Ik had daar graag uitleg over gehad. Het heeft een verkeerd beeld opgeleverd. Dat vraagt opheldering.

Dan over de controle door de RLD op de input. Ook dat had anders moeten, beter gekund. Er was geen tijdsdruk. Het is niet voor herhaling vatbaar.

Ik vind wel dat de hele discussie die nu gevoerd is over het schoon schip maken, over de situatie rond 6 maart en over de houdbaarheid van dat besluit, helderheid heeft opgeleverd.

De heer **Reitsma** (CDA): Misschien mag ik een tweede vraag stellen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hoeft mijn spreektijd niet te vullen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel een vraag uit nieuwsgierigheid. In de briefwisseling die wij de afgelopen weken hebben gekregen, wordt gezegd dat er geen koppeling kan

zijn tussen 460.000 vliegbewegingen en 12.000 gehinderde woningen. De DG van de RLD heeft gezegd dat hij het daarmee eens is. De minister heeft daarvan in eerste termijn in een bijzin gezegd dat zij het er ook mee eens was. Vindt de heer Van Gijzel dat de minister op dat punt de rug niet recht heeft gehouden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voor de vijf jaren waarover wij spreken, wordt voor dit jaar de 12.000 gehaald. De minister heeft voor het komende jaar gewoon een resultaatsverplichting afgesproken van 12.000. Voor de jaren daarna geldt heel simpel dat het uitgangspunt is gelegen in het besluit van 6 maart, met een milieueffect-rapportage daarin. Op basis daarvan komen wij tot de mogelijkheden en onmogelijkheden. Wij hebben de minister gevraagd, dan bij ons terug te komen. Dan spreken wij verder.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is correct, maar dan hebben wij het weer over datgene wat deze minister in september heeft gedaan. Ik keek echter even terug naar mei, naar datgene wat er toen gebeurd is. Ik wil een oordeel hebben over de correspondentie die daarop betrekking heeft, over de uitspraken van de heer Weck en over de uitspraken van Schiphol, die niet tegengesproken zijn door de bewindspersoon. Heeft de toenmalige minister op dat moment de rug rechtgehouden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De uitspraken die de heer Weck gisteren heeft gedaan, sloegen erop dat in de periode mei, juni de luchtvaartsector kwam met de mededeling dat de sector het niet meer haalbaar achtte. Ik constateer dat het voor deze twee jaren haalbaar is. De milieueffect-rapportage zal leren wat de consequenties voor de andere jaren zijn. Dat kan overigens betekenen dat het niet haalbaar is. Dat wisten wij ook, want wij zijn akkoord gegaan met de indicatieve berekeningen van het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium, in de wetenschap dat zij nog wel gecheckt moesten worden. Als het niet haalbaar is, is het aan de minister en daarna aan de Kamer om te beoordelen wat daarvan de consequenties zijn. Aanvullende maatregelen, met misschien minder vluchten of anderszins? Dat zou kunnen. Wat mij

betreft geldt gewoon het uitgangspunt dat wij op basis van de brief van 6 maart hebben afgesproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Is de heer Van Gijzel het met mij eens dat hij niet tegengesproken heeft dat er in mei, juni een moment is geweest waarop de minister c.q. de ambtenaren hebben gezegd dat de harde koppeling niet mogelijk was?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De sector heeft inderdaad rond die periode meegedeeld dat die harde koppeling wat de sector betreft niet mogelijk was. Ik moet dat aannemen op basis van de hoorzitting van gisteren. Of dat feitelijk zo is, zal blijken. De sector heeft wel vaker iets geroepen. Tot nu toe was het op basis van de NLR-berekening – daarvoor heeft Schiphol overigens verkeerde inputgegevens geleverd – wel mogelijk. Misschien dat het niet kan, maar dat zal uit de milieueffect-rapportage blijken. Voor deze eerste twee jaren is het in ieder geval geregeld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Walsem trok in eerste termijn de conclusie dat de Kamer onvoldoende geïnformeerd was.

De heer **Van Walsem** (D66): Onvolledig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Onvolledig. Dat is ook onvoldoende. Het is goed dat de heer Van Walsem het corrigeert. Hij haalde de argumentatie vooral uit de periode rondom mei, juni en het memorandum. Is de heer Van Gijzel dat met hem eens?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb daar al heel veel over gezegd. Mijn conclusie is dat het anders had moeten, dat het beter was geweest om misverstanden te voorkomen. Maar onvolledig informeren is natuurlijk altijd vervelend. Of het voor de beoordeling relevant is of dat het besluit, zoals het er lag, niet genomen kon worden omdat de minister ons verkeerd geïnformeerd heeft... Op basis van dit debat ben ik tot de conclusie gekomen dat het niet van doorslaggevende betekenis is in de posities van het parlement en de minister.

Van Gijssel

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heb ik begrepen, maar materieel bent u het met hem eens en wilde u bijvoorbeeld de informatie van mei, juni van Schiphol over die onhaalbaarheid graag hebben en vond u dat de Kamer die ook had moeten hebben.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb de minister bij interruptie gevraagd of niet gewoon gezegd had moeten worden dat het beter had gekund en dat het erin had moeten staan. De minister beaamde dat; op grond van het uitvoeringsmemorandum heeft ze dat gewoon meegedeeld. U kunt wel aan mij vragen of ik het daarmee eens ben, maar ik heb de minister gevraagd of zij het met mij eens was. Zo blijven we aan de gang en ik geloof niet dat deze voorzitter nog veel rek heeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat hoopt u, maar ik heb er nog een. De minister sprak over een mogelijke voetnoot. Dat bedoelde u misschien?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ook, ja!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nou, niet alleen "ook"; dat was wat u over dat memorandum vroeg!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mijn punt was dat óf in het uitvoeringsmemorandum zelf een eenzijdige clause had moeten staan, waarmee de rijksoverheid zich verplichtte tot 12.000 óf een toelichting gegeven had moeten worden in een begeleidend schrijven. Geen van beide is gebeurd. De minister heeft gezegd dat er wellicht beter een voetnoot geschreven had kunnen worden. Ik zie dat u niet tevreden bent, maar waar hebben we het nou over!

De **voorzitter**: Vervolgt u uw betoog maar! Dat is niet zo lang meer!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Dit debat heeft voldoende helderheid gegeven over een groot aantal belangrijke vragen maar nog niet over de verdere gang van zaken. Om die reden wil ik de Kamer de volgende uitspraak voorleggen.

Motie

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de berekeningen van het NLR een indicatie hadden moeten geven of het besluit van 6 maart voldoende realiteitswaarde had;

overwegende, dat nu gebleken is dat deze berekeningen gebaseerd waren op onjuiste invoergegevens;

overwegende, dat er een MER-procedure loopt die de vereiste duidelijkheid met betrekking tot de beoogde win-winsituatie moet geven;

nodigt de regering uit binnen zes maanden een houdbaar en zorgvuldig onderbouwde notitie voor te leggen, waarin wordt aangegeven op welke wijze de verdere groei op de luchthaven gerealiseerd kan worden tot aan het moment van ingebruikname van de vijfde baan;

vraagt de regering de aanbevelingen van de commissie-In 't Veld in deze uitvoeringsnotitie te verwerken en de aanbevelingen van de commissie-Van der Vlist daarbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijssel en Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 22 (25466).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb geprobeerd zo aandachtig mogelijk te luisteren en om die reden wil ik de volgende vraag stellen. Dingt dit op enige wijze af of kan dit mogelijkwijze afdingen op de toezegging van vijf keer 20.000 vliegbewegingen voor de periode 1998 tot 2003?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik wil een traject hebben met daarin lijnen langs welke de zaak uitgevoerd wordt, inclusief de aanbevelingen van de commissie-In 't Veld. Welke consequenties dat precies zal hebben, kan ik niet voorspellen want ik kan niet in de toekomst kijken. Ik vraag alleen om een traject uit te zetten op basis van de aanbevelingen van In 't Veld en die van de commissie-Van der Vlist en om een uitwerking daarvan binnen een halfjaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Je kunt nooit tegen een plan van

aanpak zijn, maar het heeft veelal iets leegs. Om die reden vraag ik of het zou kunnen betekenen dat uitwerking van zo'n eventueel plan van aanpak op gespannen voet komt te staan met een element uit het besluit van 6 maart, namelijk de toezegging aan de luchtvaart van vijf keer 20.000.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar dat is natuurlijk bij de MER ook aan de orde. Je kunt daar niet op vooruitlopen. In deze motie wordt om een kader gevraagd voor de verdere gang van zaken. Wij weten dat gerekend is met verkeerde cijfers. Hoe gaan we dat oplossen en langs welk traject? Hoe betrekken we de luchtvaart erbij, natuur en milieu of de milieubeweging? Waar ik me bij de vorige minister een beetje aan gestoord heb, is dat de tien punten van de met spoed ingestelde commissie wel terloops zouden worden geïnterpreteerd. Ik vraag deze minister om in een notitie de implementatie van deze tien punten te beschrijven. Wat mij betreft is de commissie-In 't Veld een diamantje in een geheel, maar geen afzonderlijk element. Van selectief winkelen ben ik op zichzelf niet gediend. In dat kader behoren deze aanbevelingen in deze uitwerkingsnotitie gestalte krijgen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan begrijp en interpreteer ik de motie vooralsnog en vooral als een procedurele en niet zozeer als een inhoudelijke.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan is het beperkt.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik geef wel aan wat er in de procedures meegenomen moet worden. Verder heb ik een onderscheid gemaakt tussen het verwerken van de aanbevelingen van de commissie-In 't Veld en het erbij betrekken van de aanbevelingen van de commissie-Van der Vlist. De aanbevelingen van de commissie-In 't Veld vonden wij goed. Dat moet dus gebeuren en dat kan niet op basis van selectief winkelen. Ik wil dat proces een keer zien. Dat is niet leeg.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): We krijgen komend jaar inzicht in de vraag of die koppeling van vijf keer

Van Gijzel

20.000 en 12.000 woningen mogelijk is. Dat wordt nu onderzocht in de MER. Wat voegt uw motie daaraan toe, collega Van Gijzel? Welke andere resultaten zouden wij op grond van uw motie moeten krijgen dan hetgeen nu al onderzocht wordt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het kader van de MER wordt weliswaar gekeken naar een aantal aanpassingen in aanvliegroutes en dergelijke, maar er wordt geen invulling gegeven aan alle aanbevelingen van de commissie-In 't Veld. Ik vind het heel belangrijk van de minister te horen hoe zij met die aanbevelingen denkt om te gaan en de samenhang denkt te kunnen bewaren. U kent de discussie over de afkap van de 65 d(B)a. U kent het grote aantal discussies bij In 't Veld. Soms worden er capaciteitsverruimende maatregelen voorgesteld en soms capaciteitinkrimpende maatregelen ten behoeve van het milieu. Die combinatie maakte het rapport van de commissie-In 't Veld zo goed. Daarin kan dus niet selectief gewinkeld worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Heeft de heer Van Gijzel zijn motie getoetst aan de allereerste zin van deze minister in eerste termijn, namelijk dat de regelgeving ingewikkeld is en dat het anders moet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja. Ook u weet dat door de commissie-In 't Veld aanbevelingen gedaan worden over rekenmethodes, rekenen, meten en dergelijke. Daarover hebben wij nooit iets gehoord. Ik vind het zaak dat wij over al die punten iets vernemen en op basis van een voorstel van de minister kunnen spreken over de vraag hoe wij daarmee omgaan. Sommige punten worden meegenomen in de MER. Ik wil echter ook dat wij over die andere punten een keer goed kunnen praten. Anders is het een beetje voor de vaak geweest dat wij die commissie-In 't Veld gevraagd hebben om alles eens op een rijtje te zetten.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden in eerste termijn. Ik heb de indruk dat zij als nieuwe minister in zo'n

ingewikkeld dossier al vrij snel in de materie verweven is geraakt.

Ik zie nog drie hoofdpunten voor mijn tweede termijn. Dat betreft allereerst de vraag of het besluit van 6 maart correct geweest is. Vervolgens de vraag of de Kamer daarover correct is geïnformeerd of zij op het verkeerde been is gezet. En ten slotte of wij daarna ook correct geïnformeerd zijn bij het uitvoeringsmemorandum. Dat leidt tot een paar conclusies.

In het besluit van 6 maart is naar mijn mening een beleidsmatige koppeling gelegd tussen die vijf keer 20.000 groei en 12.000 geluidbelaste woningen. De sector wist ervan, want in het verslag van het presidentenoverleg van 5 maart zijn ook drie varianten met 12.000 geluidbelaste woningen aan de orde geweest.

De sector heeft de haalbaarheid van 12.000 geluidbelaste woningen niet weerlegd. Men heeft zich alleen niet willen committeren aan die 12.000, omdat men liever de 15.000 als maximum wilde houden. Dat is vanuit de sector bezien ook begrijpelijk.

De fax van 13 februari, die in eerste instantie een belangrijke rol in de discussie speelde en een indicatieve berekening van 14.000 aangaf, is achterhaald door de drie latere varianten. Die zijn ook in dat presidentenoverleg aan de orde geweest. Die drie varianten gingen alle uit van minder dan 12.000 geluidbelaste woningen. Met andere woorden: het signaal van 13 februari is verouderd en vervangen door nieuw materiaal van 5 maart.

Voorzitter! Het besluit is wat mij betreft correct geweest. Dat er op 6 maart twee verschillende brieven zijn uitgegaan, vind ik helemaal niet gek. De brief aan Schiphol had betrekking op een aanvraag voor een gebruiksplan. Dat is een andersoortige brief dan de brief aan de Kamer. Maar beide partijen hebben de brief aan de ander als bijlage bij de brief gekregen. Wij wisten precies in welk kader beide brieven moesten worden geplaatst. Schiphol kende dus ook de brief aan de Tweede Kamer en wist precies waaraan het toe was. Dus, voorzitter, ik kan geen onregelmatigheden ontdekken in het besluit van 6 maart.

Dan kom ik nu te spreken over de informatie daarover aan de Tweede Kamer. Er is ons uitdrukkelijk geschreven dat het kabinet zal

streven naar 12.000 woningen. In april is in het algemeen overleg door de minister van Verkeer en Waterstaat, in aanwezigheid van de minister van VROM, gezegd: ja, maar wij moeten de haalbaarheid eerst nog wel even aantonen in de MER-procedure en daarvan krijgt de Kamer in 1999 de uitslag. Het aantal van 12.000 is een wens, een streven, maar het aantal van 15.000 blijft de wettelijke bovengrens. Wij moeten afwachten wat er volgend jaar uitkomt, zo werd gesteld. De eis die ook op tafel is gelegd dat de melding van de weerstand bij de sector als informatie naar de Kamer had moeten gaan, vind ik staatsrechtelijk onjuist. Ik noemde het in eerste termijn: absurd. Bovendien vormt het een ongewenst precedent. Tot en met vandaag geldt nog steeds de afspraak van het kabinet van 6 maart, dus de afspraak inzake de koppeling. Zolang de Kamer er niet op terugkomt, blijft de instemming van kracht die in april is geuit. Er is dus eigenlijk niets gewijzigd op dit punt. Dat de sector de koppeling niet accepteert; soit, dat zij zo. Maar zij geldt beleidsmatig nog wel.

Dan kom ik bij de informatie aan de Kamer over de brief van 10 juli over het uitvoeringsconvenant. Ik erken met anderen dat het chiquer was geweest als expliciet was gemeld dat daarin niet het aantal van 12.000 was vermeld. Maar onvolledig is wat anders dan onjuist en verkeerd. Het had beter gekund, maar het is niet fout.

De heer **Reitsma** (CDA): Mag ik u een vraag stellen over uw oordeel omtrent dat uitvoeringsmemorandum? Wat bedoelt u in politieke termen met: het was "chiquer" geweest?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De Kamer is zeer met dit dossier geïnvolveerd. Wij bespreken in deze Kamer werkelijk elke spijker die scheef zit in de muur van Schiphol. De minister van Verkeer en Waterstaat had er dan ook verstandiger aan gedaan om te zeggen: Kamer, pas op, u weet dat wij uitgaan van 12.000, maar dat is niet precies beschreven in het uitvoeringsmemorandum en de aanbiedingsbrief. Het zat er impliciet wel in, u had het kunnen weten, u had het kunnen lezen. U leest ook altijd heel kritisch, mijnheer Reitsma, maar het is u ontgaan. Het is kennelijk de hele

Te Veldhuis

Kamer ontgaan. Er is althans geen probleem van gemaakt. Wij maken de minister nu een verwijt: waarom heeft u het niet uitdrukkelijk geschreven! Dan zeg ik: het was chiquer geweest, het was ook handiger geweest als u dat toen had gemeld. Maar er is geen foute informatie, geen verkeerde informatie gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vraag u nadrukkelijk wat u daaronder verstaat. U gebruikte dezelfde kwalificatie voor het optreden van mevrouw De Boer. Uw oordeel was toen redelijk hard. Als u nu dezelfde woorden gebruikt, moet uw oordeel in politieke zin over mevrouw Jorritsma ook redelijk hard zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): "Niet chic" betekent: niet netjes. Het moet netter. Vervolgens vroeg u mij bij interruptie: wat vindt u dan niet netjes? In dit geval zeg ik: het was verstandiger, beter, netter geweest om het gewoon expliciet aan de Kamer te melden. De minister weet hoe gevoelig de Kamer is wat dit dossier betreft. Dan had dit verwijt in ieder geval kunnen worden vermeden. Maar het gaat te ver om te spreken van het geven van verkeerde informatie of het op het verkeerde been zetten van de Kamer. Dat is absoluut niet aan de orde.

Voorzitter! Zolang het kabinet en de Kamer vasthouden aan de koppeling, kan uitbreiding tot maximaal 15.000 woningen alleen als aan alle voorwaarden van het milieu wordt voldaan. Als dat niet het geval is, kan het dus niet. Dan kan er alleen maar geanticipeerd worden met instemming van deze minister. Als deze minister zegt "dan wil ik niet meer dan 12.000 woningen hebben", dan is het verhaal rond. Dus op zichzelf is er eigenlijk niets nieuws aan de hand.

Ik kom dan ook tot de conclusie dat de constructies om het vorige kabinet te beschuldigen van onjuiste of verkeerde informatie of, nog erger, op het verkeerde been zetten niet zijn vol te houden. Het besluit van 6 maart is correct geweest. De informatie aan de Kamer op 6 maart is ook correct geweest. Die van 10 juli had beter gekund.

Voorzitter! Er zit nog een andere kant aan de medaille. De Kamer moet langzamerhand eens denken aan de andere signalen die zij krijgt van onder andere Northwest Airlines,

British Midland en de commissie-In 't Veld. Zij stellen dat door deze commotie, die wij mede zelf veroorzaken, het imago van Schiphol wel wordt aangetast. Dat is buitengewoon slecht voor de aantrekkingskracht van zo'n banenmotor. Laat ons beseffen dat wij in de Tweede Kamer niet alle wijsheid in pacht hebben. Wij moeten er samen voor zorgen dat ook rond Schiphol een net vestigingsklimaat blijft bestaan. Ik daag opnieuw mijn collega's uit om er samen voor te zorgen dat op de kortst mogelijke termijn 15.000 mensen minder last van lawaai zullen hebben.

De **voorzitter**: Daar komt niks van in! U bent ver over uw spreektijd heen en moet afronden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Het is een uitdaging voor de Kamer, voor de politiek, voor het bestuur om de situatie te verbeteren. Dat moet en kan als wij het willen. Daarvoor moet de politieke wil aanwezig zijn. Wij moeten niet alleen over procedures praten, maar ook eindelijk eens laten zien dat de toestand verbeterd kan worden en dat wij 15.000 mensen rond Schiphol een beter leefmilieu willen geven. De VVD is daartoe bereid, ik hoop anderen ook.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik wil de minister gaarne danken voor haar beantwoording. Ik constateer dat niet alles is opgehelderd, maar dat kan ook niet in een debat als dit. Het debat over Schiphol is ook zeker nog niet afgelopen. Wij zullen elkaar meer ontmoeten.

De minister heeft helder gemaakt dat zij staat voor het beleid dat met de Kamer is afgesproken. Het streven naar een begrenzing bij 12.000 woningen staat bij haar nog recht overeind. Ik vind dat een goede zaak, maar het gaat wel om niet afdwingbaar beleid, misschien om nog niet afdwingbaar beleid. De intentie is prachtig, maar de positie van de minister is niet sterk. Dat is ook gebleken uit de wijze waarop het uitvoeringsmemorandum is ingevuld. Het cruciale gegeven ontbreekt juist om die reden.

In het verlenge daarvan merk ik op dat ik absoluut niet vind dat de

Kamer bewust op het verkeerde been is gezet. Wel vind ik dat de Kamer beter geïnformeerd had kunnen worden. Dat geldt rond 6 maart, maar juist ook voor de reden van het ontbreken van die grens van 12.000 in het uitvoeringsmemorandum. Dat is een heel cruciaal punt, juist als de minister zegt dat dit beleid recht overeind staat. Die informatie had verstrekt moeten worden. Wij kunnen er lang en breed over praten dat het niet gebeurd is, maar dat heeft weinig zin. De minister doet er het beste aan om dat gewoon eerlijk te erkennen. Het had anders gemoeten. Dat heeft zij in feite al aangegeven. Wat mij betreft mag zij dat royaal doen; dat doet haar echt geen schade, integendeel, daarmee kan zij zich meer op de toekomst richten.

Over die toekomst gaat het. Ik ben de minister er zeer erkentelijk voor dat zij de handschoen heeft opgepakt. Zij heeft elementen genoemd van zaken die zij op de schop wil nemen. Haar woorden spraken mij aan. Ik noem twee dingen in het bijzonder.

Het zal met name van groot belang zijn dat wij komen tot een goed handhaafbare methodiek. Dat is een van de grote problemen voor alle betrokkenen. De huidige systematiek is zodanig ondoorzichtig, dat dat elke handhavingsmogelijkheid de bodem inslaat. Daar heeft echt niemand belang bij. Het doet bovendien afbreuk aan de geloofwaardigheid van de overheid.

Een tweede element is de verhouding publiek-privaat. De verantwoordelijkheidsverdeling heeft ons in de afgelopen jaren regelmatig parten gespeeld. Wie is nu precies waarvoor verantwoordelijk? Ik zou het erg op prijs stellen als wij daar een goede en heldere discussie over zouden hebben. Dat zou ons zeer vooruit helpen in dit dossier.

De minister heeft de uitdaging aanvaard om dit dossier verder te helpen. Het zou belangrijk zijn als zij erin zou slagen om iedereen uit de loopgraven te krijgen. Als dat zou lukken, heeft dit debat in ieder geval nog iets positiefs opgeleverd.

De **voorzitter**: Ik verleen de heer Rosenmöller toestemming om een wijziging van zijn motie voor te stellen.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Mevrouw de voorzitter! Ik wil mijn
motie preciseren en, naar aanleiding
van het interruptiedebat met collega
Van Gijzel, verbeteren.

De **voorzitter**: De motie-Rosenmöl-
ler (25466, nr. 21) is in die zin gewij-
zigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat volgens de
minister de grens van circa 12.000
feitelijk ernstig geluidbelaste
woningen een harde voorwaarde is
voor de periode 1998-2002;

constaterende, dat de luchtvaart-
sector inmiddels heeft toegezegd de
grens van 12.000 feitelijk ernstig
geluidbelaste woningen voor 1999
als resultaatsverplichting te
aanvaarden;

verzoekt de minister om met de
luchtvaartsector ook voor de jaren
2000, 2001 en 2002 afspraken te
maken over het hanteren van de
grens van 12.000 feitelijk ernstig
geluidbelaste woningen als
resultaatsverplichting en de Kamer
over de resultaten van dit overleg
binnen twee maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewij-
zigde motie voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (25466).

De vergadering wordt enkele
ogenblikken geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik
denk dat de opbrengst van dit debat
zeer de moeite waard is, hoe
ingewikkeld sommige constructies
ook zijn en hoe lastig het soms is in
de tijd terug te kijken. Mijn conclusie
op basis van dit debat is dat iedere
stap die gezet wordt, goed uitgelegd
moet worden. Het is niet goed als te
vaak gebruik wordt gemaakt van
impliciete redeneringen. Ik noemde
dat "de uitlegkunde" of "het
communicatief schrijven". Nu ging

het debat voornamelijk over de vraag
waarom de brief aan de sector van 6
maart een andere strekking had dan
de brief aan de Kamer van 6 maart.
Dat gaf aanleiding tot veel verwar-
ring en dat moet in de toekomst
voorkomen worden. Dat is voor mij
een zeer belangrijke les. De Kamer
mag mij daar in de toekomst op
aanspreken. De heer Stellingwerf zei
dat het een krasje op het blazoen van
dit kabinet is dat niet erkend wordt
dat er soms ingewikkeld is gecom-
municieerd. Ik heb dat wel erkend.
Het is van belang dat invulling wordt
gegeven aan wat met de Kamer is
afgesproken. De kern van mijn
verhaal blijft: wat met de Kamer is
afgesproken, wordt door mij
uitgevoerd. Uiteraard moet de Kamer
als eerste op de hoogte worden
gesteld als dat anders komt te
liggen. Dan moeten wij daar met
elkaar over praten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Mevrouw de voorzitter! Ik dank de
minister voor deze algemene reactie.
Toch zou ik deze formulering graag
op twee punten toegespitst zien. De
minister heeft bij interruptie tegen
collega Van Gijzel gezegd dat het
beter zou zijn geweest als in het
memorandum een voetnoot was
opgenomen. Is de minister het met
mij eens dat onder het niet helder
communiceren ook de brief van de
regering aan Schiphol en het niet
noemen van de 12.000 woningen
valt? Vindt zij dat ook een tekortko-
ming die valt onder deze algemene
benadering?

Minister **Netelenbos**: De uitleg die
ik in eerste termijn heb gegeven,
namelijk dat de brief aan Schiphol
vooral over het gebruiksplan 1998
ging, staat. Dat had betrekking op de
groei van 40.000 vliegtuig-
bewegingen, die niet werd goedge-
keurd. De conclusie dat het
misschien beter was geweest om
Schiphol voor de volledigheid te
wijzen op de afspraak over de 12.000
woningen, kan ik terugkijkend
onderschrijven. Ik wijs er echter op
dat over en weer als bijlagen de
brieven gevoegd waren. In het
presidentenoverleg is dit ook
besproken in het kader van de drie
varianten. Tot het bittere eind – en
dat blijkt ook uit de stukken – is
iedere keer van de kant van de
overheid gewezen op het aantal van
circa 12.000 woningen. Dat thema is
iedere keer op de juiste plaats aan de

orde gesteld, maar de briefwisseling
had duidelijker moeten zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Akkoord. Ik moet hierbij wel
opmerken dat de brief aan Schiphol
wel als bijlage gevoegd is bij de brief
aan de Kamer, maar dat de brief aan
de Kamer niet als bijlage gevoegd is
bij de brief aan Schiphol. Zij hebben
natuurlijk wel een abonnement op de
Handelingen, dus zij konden over die
tekst beschikken. Maar dat geldt voor
iedereen in Nederland. Ik stel er prijs
op dat u nu zegt dat het beter zou
zijn geweest als de briefwisseling
duidelijker was geweest en dat het
de onderhandelingspositie zou
hebben versterkt als in het memo-
randum het aantal van 12.000
woningen was genoemd. Dan had
het kabinet de sector formeel op de
hoogte gesteld van het streven naar
een verlaging van het aantal
geluidbelaste woningen tot circa
12.000.

Minister **Netelenbos**: Die laatste
conclusie kan ik niet trekken. In de
conceptteksten – dat is hier al door
een aantal woordvoerders naar
voren gebracht – stond die 12.000. Je
kunt niet de conclusie trekken dat
omdat het toen niet expliciet in die
brief heeft gestaan, een positie
verloren is. Als je kijkt naar hetgeen
in al die periodes daartussen is
gebeurd, blijkt dat de gemaakte
afpraak iedere keer aan de orde is
gesteld, door de woordvoerders,
maar ook bijvoorbeeld via het
uitwerken van varianten of in dat
presidentenoverleg. De samenvatting
daarvan heeft de Kamer nu ook.

Gelet op de bijdrage van de heer
Rosenmöller, is het voor de
volledigheid misschien goed om in
te gaan op de periode 1998-1999, de
MER, de periode 2000, 2001 en 2001
en daarna de vijfde baan. Daar gaan
wij hoop ik met z'n allen aan werken.
Er is een brief gestuurd naar uw
Kamer op 16 februari. Die is
besproken op 18 februari. Op
bladzijde 8 van die brief staat dat het
kabinet van mening is dat voor 1988
en 1999 een interim-oplossing wordt
gehanteerd en dat in die zin in
beperkte mate geanticipeerd kan en
moet worden op de voorgenomen
wijziging van het aanwijzingsbesluit.
Daarom zei ik in eerste termijn tegen
de heer Rosenmöller: tel ook uw
zegeningen. Het feit dat ik nu voor
1999 een resultaatsverplichting heb,
is pure winst. Ook in het licht van de

Netelenbos

hele briefwisseling is dat pure winst. Ik denk dat de afspraak het meest gestand doet en dat geen verkeerde trend is gezet. Juist voor het bereiken van resultaat is een aantal hoopgevendende stappen gezet. Of dat straks na de MER nog het geval is, hangt af van de uitkomsten van de MER. Daarover is al veel gesproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nog een vraag over de interim-regeling. De minister heeft het voorgelezen. Gaat in de optiek van de minister de formulering in de brief over de interim-regeling 1998 en 1999 inhoudelijk verder dan haar opmerking: voor 1999 is er een resultaatsverplichting, en mogelijk voor 2000 ook? Zit er een verschil tussen die benaderingen? Of moet ik de zin die de minister net voorlas, zo interpreteren dat de interim-regeling 1998-1999 bedoeld is als "men moet een resultaatsverplichting aangaan"?

Minister **Netelenbos**: De discussie over de afspraken die met de Kamer zijn gemaakt en de win-winsituatie die is besproken, heeft te maken met 460.000 vliegbewegingen en het feitelijk aantal belaste woningen. In 't Veld had een soort communicerend vat uitgewerkt. Dat maakte natuurlijk veel indruk. Als het handhavingsbeleid beter zou worden, de zone zou worden verlegd en de jas waarbinnen gevlogen zou worden, beter zou passen, kon in een aantal stappen een win-winsituatie worden bereikt. Hoe verder in de tijd, hoe beter dat zou worden. Dat was de redenering. In 1998 is het goed gegaan. Voor alle zekerheid zeg ik daar maar bij "naar de wetenschap van nu". Het kan immers ook nog twee maanden stormen, maar op dit moment ziet het er goed uit. Voor 1999 heb ik zwart op wit een resultaatsverplichting. Dat is uiterst belangrijk. Vervolgens komt de MER. Die zal uitsluitel moeten geven over hetgeen daarna gebeurt. Geeft die MER een somber beeld, dan hebben wij met z'n allen een problemen en dan moeten wij bekijken wat ons te doen staat. De heer Van Gijssel heeft daar gelijk in. Ondersteunt de MER hetgeen wij tot nu toe met elkaar hebben afgesproken, dan is dat natuurlijk prachtig.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Volgens mij begrijpen wij elkaar niet. Ik had het niet over In 't Veld en ook niet over de MER. Ik heb het even

over de passage die u net voorlas uit de brief van 6 maart.

Minister **Netelenbos**: Die kan je ook anders uitleggen dan als een resultaatsverplichting. Mijn brief is een prima brief uit het oogpunt van zorg voor het milieu.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar heb ik het niet over, maar het gaat mij even om het beleid dat minister Jorritsma heeft opgeschreven. Mijn vraag is of u de brief die zij heeft geschreven over de interim-regeling voor 1998 en 1999, waarbij eventueel anticiperend moet worden gedoogd, nu vertaalt in de formulering dat er voor 1998 en 1999 een resultaatsverplichting wordt aangegaan.

Minister **Netelenbos**: Het spijt mij dat ik zo ingewikkeld doe, maar het is ook ingewikkeld. De afspraak met de Kamer was 460.000 vliegbewegingen en waarschijnlijk circa 12.000 woningen die last hebben van meer dan 35 Ke. Daar gaan wij naartoe. Of dat allemaal kan, weten wij als die MER er ligt. Vooruitlopend daarop gaan wij een aantal dingen doen. Wij gaan de zone verbeteren en de aanbevelingen van In 't Veld uitvoeren, en dan kijken wij wel hoe dat gaat. Ik kan het niet simpeler maken. Dat maakt dat het begrip "resultaatsverplichting" juridisch pas aan de orde is als er een PKB is en een MER die deze afdwingt. Het mooie is dat voor 1999 op papier staat dat wij te maken hebben met een resultaatsverplichting, dus zeg ik: tel je zegeningen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het antwoord op mijn vraag over de resultaatsverplichting als interim-regeling is "nee", maar materieel is het "ja".

Minister **Netelenbos**: De heer Rosenmöller zegt dat veel in nevelen gehuld blijft en veel vragen niet zijn beantwoord. De heer Reitsma zegt ook steeds dat hij vindt dat er zoveel vragen niet zijn beantwoord. Ik heb op papier honderd vragen beantwoord. Ik neem aan dat alles wat er in dat traject is verzonnen, schriftelijk is ingediend, en daar zijn antwoorden op gekomen. Vervolgens is er een hoorzitting geweest en zijn de gestelde vragen door mijn medewerkers beantwoord. Verder heb ik zelf ook nog een heleboel vragen beantwoord. Het kernprobleem is

volgens mij niet dat er nog zoveel vragen zijn, maar of de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt, straks ook de praktijk worden in een nieuw juridisch kader. Op het moment dat dit werd afgesproken, wist de Kamer al dat dit pas kon na ommekomst van de MER, enzo-voorts.

Er ligt een interessante motie van de heer Rosenmöller, waarover ik een paar dingen wil zeggen. Ik vind het een van de winpunten van dit debat dat de heer Rosenmöller in de overwegingen en de constatering van zijn nieuwe motie meegaat met de redenering die ik heb opgebouwd in de brief over het gebruiksplan 1999. Ook hij zegt nu dat het gaat om feitelijk ernstig gehinderde woningen. Ik vind het een echt winstpunt van dit debat, dat de vraag waar wij het nu precies over hebben, transparanter wordt. In zijn motie zegt de heer Rosenmöller dat hij hetgeen ik gedaan heb, zo goed vindt dat wij dat ook in de jaren daarna moeten doen. Ik leg de motie maar in mijn eigen woorden uit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op de momenten dat je door je enthousiasme bevangen wordt, gaat het in de politiek altijd fout! Lees gewoon wat er staat, dat is misschien wel het beste.

Minister **Netelenbos**: Nee, er staat "ook": "verzoekt de minister met de luchtvaartsector ook voor de jaren erna". Wat ik heb gedaan, vindt de heer Rosenmöller zo navolgbaar dat hij denkt: laten wij dat ook in de jaren daarna doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, dat leest u verkeerd. Dat "ook" is een aanvulling op de feitelijke vaststelling voor 1999, die onlangs is afgekomen. De feitelijke vaststelling is namelijk dat Schiphol zich via de resultaatsverplichting inderdaad feitelijk heeft vastgelegd op 12.000, zoals door de brief duidelijker geworden is. Doe dat dan ook voor 2001 en 2002, omdat de huidige situatie daar niet in voorziet. Dat is een beetje beter, omdat wij daarmee een soort vooruitzicht hebben dat het commitment in ieder geval ook voor die jaren geldt. Dat is een heel klein stapje vooruit ten opzichte van de huidige situatie. Zo proberen wij heel kleine stapjes vooruit te zetten; dat kan gebeuren vanuit de oppositie én

Netelenbos

vanuit de coalitie en is niet zonder betekenis.

Minister **Netelenbos**: Het is zeker niet zonder betekenis. Ik heb een beetje een andere toon in mijn betoog, maar volgens mij kozen wij toch dezelfde invalshoek, zij het in andere bewoordingen. Het lijkt mij dus een goed idee om te praten met de sector en te bekijken hoe je dit, ook voor de jaren daarna, verder kunt uitwerken. De motie ontkent echter één onderdeel waar ik niet omheen kan. Daarom kan ik die motie niet onverkort en helemaal naar de letter, maar wel naar de geest uitvoeren. Ik doel op de door ons gekozen formele procedure van de koninklijke weg van de MER en de PKB. Die juridische jas heb je uiteindelijk nodig om een aantal dingen vast te leggen. Daarom vind ik het een uitstekende zaak dat de motie vraagt om de bereidheid tot overleg met deze inzet. Ik ben zelf aan bod op het punt van de MER-procedures en daarbij kun je natuurlijk een aantal richtingen kiezen. Dat betekent dus dat ik naar de geest graag met deze motie aan het werk ga en dat ik de Kamer op de hoogte wil houden van hoe dat loopt, maar naar de letter kan de motie vanwege de formeel-juridische kant van de zaak niet worden uitgevoerd. Wij hebben nu eenmaal met elkaar afgesproken dat die MER er komt en die kent, zoals bekend, een eigen werking. Ik wil dus op mijn eigen wijze met deze motie aan het werk in de richting van overleg en MER en ik houd de Kamer ervan op de hoogte hoe dat verder gaat. Ik kom straks te spreken over de andere voorstellen. De winst vind ik de formulering en de feitelijkheid; zo moeten wij met elkaar communiceren, zodat ook de burger het begrijpt.

Ik kom te spreken over de opmerkingen van de heer Reitsma. Ik heb zojuist al gezegd dat ik vind dat de gestelde vragen met de schriftelijke antwoorden, de hoorzitting en de door mijzelf gegeven antwoorden echt beantwoord zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb in algemene termen over die vragen gesproken, maar ik heb daar één element uitgehaald. Ik doel op datgene wat Van Wijk in de Volkskrant van vandaag heeft gezegd over het gesprek met de minister-president. Hebt u de informatie bij de hand wanneer of in welke fase dat

gesprek precies of ongeveer heeft plaatsgevonden? Het is immers niet zonder betekenis dat Van Wijk zegt dat de minister-president in dat gesprek de koppeling met 15.100 woningen en dus met de PKB-norm heeft gelegd. Ik schrok daar eerlijk gezegd van, en het leek mij logisch dat dat een onderdeel van het debat zou zijn. Dat is in eerste termijn niet gelukt. Kan de minister daar in de tweede termijn iets meer duidelijkheid over geven?

Minister **Netelenbos**: Ik weet daar gewoon helemaal niets van, maar toen ik vanochtend de opmerkingen van deze KLM-topman las, dacht ik: dat is ook weer een echte hulpkracht. In de eerste plaats zit er een ontzettend dubbele redenering in het verhaal: enerzijds wordt er gesteld dat de KLM maar akkoord is gegaan en anderzijds was dat niet de bedoeling. Ik vind eerlijk gezegd niet dat wij de discussie moeten voeren op basis van berichten in de krant. U had gelijk met uw opmerking dat mijn uitgangspunt in dit debat is dat de afspraken met de Kamer de kern van het verhaal vormen. Daaromheen zijn er natuurlijk ontzettend veel activiteiten en vormen van overleg geweest. Ik heb ook begrepen dat velen hier met de woordvoerders hebben gesproken om van alles en nog wat te zeggen, maar de afspraken tussen het kabinet en deze Kamer zijn relevant. Ik houd daaraan vast, want het heeft geen zin om iedere keer weer terug te kijken of er ergens ooit een overleg is gevoerd. Ik weet dat gewoon niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat de minister het niet weet, is jammer. Daar is dan op dit moment niets aan te doen. Nogmaals, het is te betreuren. Zij kan alleen niet zeggen dat je dit soort debatten niet moet voeren. Het gaat hier echt niet om niets. Ik vind dat zij het had moeten weten, misschien niet uit het hoofd, maar zij had toch documentatie bij de hand moeten hebben. Zij had dat antwoord wel moeten hebben, in eerste termijn via de vragen en later door ambtelijke ondersteuning. Het is een debat waarin wij in belangrijke mate terugkijken. Zij zou dit soort vragen moeten kunnen beantwoorden.

Minister **Netelenbos**: Ik vind relevant wat de Kamer in de officiële kabinetsstandpunten wordt

voorgehouden, en vervolgens is de vraag of het kabinet zich heeft gedragen conform de afspraken die met de Kamer zijn gemaakt. Dat vind ik echt de kern van het verhaal. Waar begint de heer Rosenmöller aan als hij bij ieder onderwerp dat hier aan de orde is een dergelijke benadering kiest?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een karikatuur. Er is zeker een kern en die heb ik in eerste en tweede termijn ook duidelijk aangegeven. Ik heb daar voorlopige conclusies aan verbonden. Er zijn ook relevante vragen over te stellen. Ik vind elke vraag vanuit de Kamer relevant en ik vind ook dat een minister er alles aan moet doen om de vragen zoveel mogelijk te beantwoorden. Die bereidheid is er ook altijd bij een minister. Dit is gewoon niet niets. Dit is nieuws van vanochtend dat een relatie heeft met het debat en ik vind het relevant omdat het de informatie die de minister en anderen de afgelopen dagen hebben gegeven, in een ander daglicht plaatst. Zeg dan dat het niet klopt. De minister zegt nu dat zij het niet weet, maar dan denk ik: had er dan voor gezorgd dat je het te weten kwam.

Minister **Netelenbos**: In het interview staat natuurlijk heel veel waar je vraagtekens bij kunt zetten: dat men de schuld krijgt, dat men er een rotzooitje van maakt. Volgens mij is het nogal een emotionele oprisping. Wij moeten gewoon met elkaar praten over hetgeen wij onderling hebben afgesproken en wat het kabinet de Kamer heeft voorgehouden. Dat meen ik oprecht. Natuurlijk is iedere vraag relevant, maar daarom hoeft die nog niet altijd beantwoord te worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister heeft gezegd dat zij in de schriftelijke voorbereiding wel honderd vragen heeft beantwoord, waarvoor dank. Daar hebben wij ook kennis van kunnen nemen. In dit debat gaat het mij om de vragen die in eerste en tweede termijn gesteld zijn, onder andere over de top met de KLM en het Torentjesoverleg. Daar geeft de minister geen antwoord op. Daardoor blijft er een mist hangen over dit debat.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb net heel goed geluisterd naar de

Netelenbos

heer Reitsma in zijn interruptiedebat met de heer Te Veldhuis. Ik vond dat de heer Reitsma daarin niet overeind bleef. Ik denk daarbij aan de inzet van de CDA-fractie, de positie van de heer Reitsma nu en de beëindiging van zijn betoog. Daar zat toch op z'n minst een wereld van verschil tussen.

Ik heb hier de brief van 6 maart. Als je goed hebt geluisterd naar het debat hier, zou je hebben verwacht dat die brief uitvoerig zou zijn besproken met de Kamer. Dat nu is niet het geval. Dat komt omdat zowel de fractie van het CDA als die van de PvdA dat niet wilden. Lees de Handelingen er maar op na, bladzijde 75-5608, 16 april 1975 Tweede Kamer.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind dit niet correct. De minister is een meester in het politiek beantwoorden van vragen. Zij geeft antwoorden die niet relevant zijn voor de vraag. De minister is ook een meester in het niet beantwoorden van de vragen die gesteld zijn. Ik heb in tweede termijn alleen gezegd dat ik er behoefte aan had dat zij exact de vragen zou beantwoorden die het parlement heeft gesteld en die het parlement relevant vindt.

Minister **Netelenbos**: De heer Reitsma heeft mij gevraagd of er een Torentjesoverleg is geweest. Dat zal best. Ik zou het niet weten. De vraag is wat het antwoord daarop toevoegt aan de discussie die wij voeren. Na de conclusies en de eerdere standpuntbepaling van de heer Reitsma in de debatten die de afgelopen maanden zijn gevoerd, begrijp ik niet goed waarom hij die vraag stelt. Ik vind dat de heer Te Veldhuis dat net ook mooi blootlegde.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind dat de minister in dat opzicht wel gelijk heeft. De heer Te Veldhuis heeft het beter blootgelegd dan wie dan ook tot nu toe, en dat is terecht.

Waar het gaat om de bespreking van de brief van 6 maart, wil ik toch één kanttekening maken. We hadden net daarvoor een overleg gehad naar aanleiding van de brief van 16 februari. Er was afgesproken dat de minister verder zou gaan met de sector om tot een uitvoeringsmemorandum te komen. Wij wilden dat complete beeld hebben voordat

we weer opnieuw tot een bespreking zouden komen. Dáárin lag de grond om te zeggen: laten we niet én in februari én in maart én nog een keer in maart én in april met elkaar blijven praten. Die brief van 6 maart is uiteindelijk wel besproken op voorstel van de heer Rosenmöller, en achteraf ook wel terecht. Maar het had ook gekund in combinatie met het besluit over het uitvoeringsmemorandum dat begin juni is gesloten.

Minister **Netelenbos**: Oké, voorzitter. Dat 16 april-verhaal is overigens wel een prachtig doorkijkje, maar ik kan het ook allemaal wel weer begrijpen in het licht van het tijdperk waarin het zich afwikkelde. Het is zelfs wel geestig om te lezen.

Voorzitter! De heer Reitsma heeft een vraag gesteld over de tijdsdruk en de berekening. Ook de heer Van Gijssel heeft gevraagd waarom de cijfers van de RLD zo'n haast hadden, terwijl ze eigenlijk niet aan de orde waren. Er was wel sprake van tijdsdruk, omdat er een gebruiksplan van Schiphol voor 1998 lag met die 400.000 vliegtuigbewegingen. De Kamer heeft de minister toen gevraagd om het in een meerjarig perspectief te beoordelen. Dat maakte dat het niet enkelvoudig kon worden afgedaan, maar in een meerjarig perspectief moest worden gezien. In het kabinet was afgesproken om de verwachtingen door het NLR te laten doorrekenen. Het kabinet achtte snel duidelijkheid nodig om Schiphol opdracht te kunnen geven een nieuw gebruiksplan te maken voor 1998, met een duidelijk kader. Bovendien was de druk ook nog groter doordat de slotcoördinator – het is wel grappig dat zijn naam vandaag helemaal niet gevallen is – zijn zogenaamde declared capacity voor het zomerseizoen moest opgeven. Dat staat ook in de nota van 5 maart. Er waren dus twee redenen waarom er heel veel haast was. Er is volgens de RLD dus wel een normale controleprocedure ten aanzien van de cijfers gehanteerd. Op 17 februari zijn er goede afspraken gemaakt. Dat maakte dat het niet anders kon in de tijd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er lag een goedgekeurd gebruiksplan voor 360.000 vliegtuigbewegingen. Dat had gewoon geëffectueerd kunnen worden. Dat er een nog niet

goedgekeurd gebruiksplan voor 400.000 vliegtuigbewegingen lag, is dus niet echt belangrijk. Wat wel belangrijk was, was dat de KLM inderdaad haar zomerregeling tot stand moest brengen in verband met het zomerschema, maar dat had nog wel een week kunnen wachten. Mijn punt is niet of dat een week langer of korter was. Mijn punt is dat er op zichzelf tijd was om de inputgegevens die door de KLM als een van de belangenpartijen zijn geleverd, te bekijken, terwijl gisteren is gebleken dat de RLD dat helemaal niet heeft gedaan. In de voorfase was er strijd over die cijfers. Het is nu niet meer te corrigeren. Mijn opmerking is dan ook dat het niet goed gegaan is en dat wij dat niet nog een keer zo moeten hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Voorzover ik het kan beoordelen, was het van belang – en ik dacht dat iedereen dat vond – dat nagegaan zou worden of er in 1998 meer vliegtuigbewegingen konden komen. Bovendien had uw Kamer de toenmalige minister gevraagd om een meerjarig perspectief. Ik weet niet of als zij bij u terug was gekomen met de opmerking "laten we het maar bij die 360.000 houden, want het vraagt anders zoveel haast"...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Als we terugkijken en zien dat Schiphol verkeerde gegevens geleverd heeft en als we in dit hele debat zien wat voor gevolgen dat heeft gehad, dan kunnen we toch samen niet anders dan tot de conclusie komen dat dat het de volgende keer niet meer zo moet en dat die cijfers gewoon gecontroleerd moeten worden?

Minister **Netelenbos**: Dat is een andere vraag. Als je het hele dossier doorleest, dan zie je dat er de ene dag een brief komt en dat er de volgende dag een debat over wordt gevoerd. Ik vraag mij af of dat wel verstandig is en of niet een van de lessen uit dit hele debat is dat we het niet zo moeten doen en dat we niet zo haastig nadat er een brief is verschenen, moeten gaan debatteren. Ik heb dat in mijn inleiding al gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Waar gaat dat over?

Minister **Netelenbos**: Dat gaat over

Netelenbos

het verleden, mijnheer Reitsma. Ik zou ook graag naar de toekomst willen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vond de vraag van collega Van Gijzel volstrekt terecht en de conclusie die naar aanleiding daarvan wordt getrokken, wordt door iedereen gedeeld, maar u voegt eraan toe dat het verstandig is om niet de volgende dag al in de Kamer een debat te houden over brieven die verschijnen. Ik vroeg mij naar aanleiding daarvan af: waar gaat dit nu over? Laat u die vraag maar onbeantwoord.

Minister **Netelenbos**: Als je naar het verleden en de geschiedenis van dit dossier kijkt, zie je dat er heel vaak zeer snel is gewerkt, zowel door organisaties als door de Kamer. Het is ook wel eens goed, mijnheer Reitsma, om de hand in eigen boezem te steken.

Voorzitter! Met de opmerkingen van de heer Stellingwerf over de toekomst ben ik het eens. De strekking daarvan komt overeen met mijn beantwoording.

De heer Van Bommel stelt de vraag of de luchthaven op het verkeerde been is gezet of de Kamer. Voorzitter! Ik vind dat het begrip "het verkeerde been" hier niet de juiste term is. Die zou erop kunnen duiden dat er wat de communicatie betreft fouten zijn gemaakt. Over de volledigheid en de helderheid heb ik al enkele opmerkingen gemaakt. Het gaat om de vraag wat er met de Kamer is afgesproken en om het feit dat de luchtvaartsector zich uiteindelijk te houden heeft aan wat wij hier met elkaar afspreken. Het juridische kader komt eraan. Over de formele positie van de minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de groei en over de condities die daarvoor gelden, óók in de interimperiode, is met de Kamer gecommuniceerd. Welnu, dát is uiteindelijk wat telt.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is mooi, maar dat wordt ook door niemand betwist. Ik hou vast aan mijn mening dat er op 6 maart bij de luchthaven een ander beeld kon ontstaan dan bij de Kamer. Immers, de Kamer kreeg wél een brief met een bijlage – dat was een afschrift van de brief aan de luchthaven – maar de luchthaven kreeg geen afschrift van de brief aan de Kamer. U heeft om u moverende reden

gezegd: dat hoeft ook niet omdat er afspraken zijn gemaakt. Dat kan zo zijn, maar ik stel vast dat bij de luchthaven niet hetzelfde bekend was als bij de Kamer.

Minister **Netelenbos**: Ik heb niet gezegd: zo hoeft het niet. In eerste termijn heb ik wél de opmerking van de heer Cerfontaine geciteerd, dat de sector uiteraard op de hoogte was van datgene wat hier was afgesproken. Zojuist heb ik overigens onderstreept dat het beter is om het steeds allemaal op te schrijven.

Voorzitter! De heer Van Walsem heeft zijn steun gegeven aan een op de toekomst gerichte ontvlechting. Ik ben beslist van plan om dat op een in de tijd verantwoorde manier uit te werken. Over het niet ondertekenen van het convenant heeft hij gevraagd of het voor de sector om een onmogelijkheid of een onwenselijkheid ging. Mijn medewerkers geven aan dat het toen nog een onwenselijkheid was; de signalen op het werkvloerniveau waren nog niet zo zwaar dat men in het presidentenoverleg van oordeel was dat het niet kon. Later is dat natuurlijk veranderd. Verder verwijs ik naar het al genoemde juridische jasje met die 15.100. Als je in het kader van het uitvoeringsmemorandum akkoord gaat met een andere aanname, namelijk circa 12.000, bestaat inderdaad de onwenselijkheid om je in een nieuw, door de rechter verifieerbaar jasje te steken. Het was nog geen wet, maar het ging wel om een convenant met de reikwijdte daarvan. Dat is de interpretatie die ik, kijkend naar alle stukken, heb.

Met de heer Van Walsem wil ik graag op weg naar de toekomst. Medewerkers die voortdurend terug moeten kijken, kunnen niet tegelijkertijd vooruitkijken; daar hebben ze geen tijd voor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb nog een vraag gesteld over het uitvoeringsmemorandum.

Minister **Netelenbos**: Tijdens de hoorzitting heeft ook de heer Weck een opmerking gemaakt over de periode tussen 4 juni en 10 juli. Het was de bedoeling het memorandum mee te sturen met de voortgangsrapportage van de PKB. Deze rapportage is er echter nog niet. Vervolgens leek het logisch om het stuk toe te sturen met een brief over het gebruiksplan 1998. Het is ook mogelijk dat het

demissionair zijn van het kabinet een rol heeft gespeeld. Ik vind ook dat de periode lang was. Een convenant dat met de sector gesloten is, wordt natuurlijk zo snel mogelijk toegezonden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het belangrijkste argument is dat dit stuk niet zelfstandig kon worden gestuurd. Het argument over de demissionaire status lijkt mij niet relevant. Op het moment waarop getekend werd, was er al sprake van een demissionaire status.

Minister **Netelenbos**: Dit is de informatie waarover ik beschik. Ik zei al dat het lang heeft geduurd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat krijgen we nu niet meer boven tafel, maar ik heb daar geen prettig gevoel bij.

Minister **Netelenbos**: In het kader van het leerproces spreken wij af dat afgesloten convenanten per omgaande worden toegezonden.

De heren Van Gijzel en Van Walsem hebben een motie ingediend. Daarin wordt de regering uitgenodigd om binnen zes maanden een houdbare en zorgvuldige notitie voor te leggen waarin aangegeven wordt op welke wijze de verdere groei op de luchthaven gerealiseerd kan worden tot aan het moment van ingebruikname van de vijfde baan. Ik moet op dit punt verwijzen naar de MER. De MER komt na de zomer 1999 beschikbaar. Het gaat hier om formele procedures die niet versneld kunnen worden. Is de heer Van Gijzel ook van mening dat de MER hierbij een belangrijke rol moet vervullen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de precieze uitwerking van de cijfers over de groei, de geluidsoverlast, enz. is dit zeer belangrijk. Tijdens het traject van heden tot medio volgend jaar is er echter nog iets anders te doen. De versnelling van de vijfde baan komt bijvoorbeeld terug bij de Kamer, maar ik wil zien hoe dit vorm wordt gegeven. Dit geldt ook voor de implementatie van de commissie-In 't Veld. Hoe gaan wij daarmee om? Ik wil hierover afspraken maken. Ook wil ik discussiëren aan de hand van een totaalbeeld. Daar zit bijvoorbeeld de herziening van de berekeningsmethodiek in. Ik heb daar op zichzelf de MER niet voor nodig, maar het moet wel allemaal gebeuren.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: In de motie wordt gevraagd een duidelijke notitie op te stellen over de wijze waarop wij in de toekomst vragen van de luchtvaart moeten behandelen. Verder wordt gevraagd hoe wij omgaan met de commissie-In 't Veld en de commissie-Van der Vlist. Ik wil dit alles graag uitwerken en ik zal proberen om dat binnen nu en een halfjaar te doen. Als ik de motie zo lees, kan ik haar overnemen. Ik zou echter de huidige tekst niet handhaven omdat er dan met de MER een probleem ontstaat.

De **voorzitter**: Kan de minister het daarheen leiden dat zij haar betoog binnen enkele minuten afgerond heeft?

Minister **Netelenbos**: Ik voel me zeer thuis bij de uitleg van de heer Te Veldhuis over de gang van zaken.

De opmerking over 10 juli heb ik feitelijk al beantwoord in de antwoorden op vragen van andere woordvoerders.

De heer Van den Berg heeft een belangrijke opmerking gemaakt over afdwingbaarheid en het juridisch kader. Op zichzelf ben ik het eens met zijn uitleg, ware het niet dat je via de Luchtvaartwet zelf een belangrijke positie hebt, waar het gaat om het toestaan van groei en de condities waaronder dat gebeurt. Dat maakt dat er een ander juridisch kader is waarbinnen je ook competenties bezit.

Ik heb al uitspraken gedaan over de opmerking dat de Kamer beter geïnformeerd had kunnen worden.

Ik ben het zeer eens met de opmerking van de heer Van den Berg over een methodiek die handhaafbaar is. Ik ben het ook eens met zijn opmerkingen over het publiek-private.

Voorzitter! Volgens mij is dit een uiterst nuttig debat geweest. Ik hoop dat het ook een schoon schip kan betekenen en dat wij de steven nu kunnen richten op de toekomst, opdat wij met elkaar stevige, heldere en transparante afspraken kunnen maken over de manier waarop wij omgaan met de luchtvaartsector.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik heb nog twee punten. Het eerste is dat ik de motie intrek, gelet op de toezegging die de minister heeft gedaan.

Het tweede punt is een vraag aan de heer Reitsma. Hij heeft in tweede

termijn een voorwaardelijke vertrouwensrelatie gelegd op basis van de antwoorden die de minister moest geven. Ik ben er heel benieuwd naar te horen of de heer Reitsma genoegdoening heeft gehad in de antwoorden van de minister. Als dat niet zo is, nodig ik hem uit toch het aangekondigde vertrouwensvotum hier voor te leggen.

De **voorzitter**: Heeft de heer Reitsma er behoefte aan hierop te reageren?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb niks toe te voegen aan datgene wat ik aan het einde van mijn bijdrage in tweede termijn gezegd heb en wat ik via interrupties herhaald heb, namelijk dat ik constateer dat deze minister lang niet alle vragen beantwoordt heeft. Daardoor is de CDA-fractie op dit moment onvoldoende in staat om een definitief oordeel te vellen over de informatieverstrekking, de besluitvorming en de feiten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat betekent dat de vertrouwensrelatie niet aan de orde is, want anders had de heer Reitsma de motie moeten indienen.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van Gijzel/Van Walsem (25466, nr. 22) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip over de gewijzigde motie-Rosenmöller te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.52 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

- de volgende brieven:
 - een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van de uitwerking van de nota Beheer en toezicht (25860, nr. 5);
 - twee, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks-

relaties, te weten:

- een, ten geleide van de omschrijving van het vastgestelde schadegebied (wateroverlast in Nederland) (24071, nr. 37);

- een, over versterking brandweer- en rampbestrijdingsorganisatie (26200-VII, nr. 6);

- drie, van de minister van Financiën, te weten:

- een, ten geleide van de ontwerp-agenda van de Ecofin-Raad van 12 oktober 1998 (21501-07, nr. 228);
- een, ten geleide van het verslag van de vergadering van de informele Ecofin-Raad van 25-27 september 1998 (21501-07, nr. 229);

- een, ten geleide van de geannoteerde agenda voor de najaarsvergadering van het Interim Comité (IC) en het Development Committee (DC), welke gehouden zullen worden op 4 en 5 oktober 1998 (26234);

- een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, over de beleidsvoornemens ten aanzien van brom- en snorfiets, het voor deze voertuigen op te zetten registratiesysteem (26115, nr. 4);

- een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, over de waarde van de in het eerste halfjaar van 1998 afgegeven vergunningen voor de uitvoer van militaire goederen per categorie goederen (22054, nr. 38);
- een, van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over de resultaten van het onderzoek uitgevoerd door ID-DLO (24668, nr. 21);

- twee, van de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, te weten:

- een, over de mond- en klauwzeer-situatie in Turkije (26200-XIV, nr. 6);
- een, over de Natuurbalans 1998 (26200-XIV, nr. 7);

- twee, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, te weten:
 - een, over het bovenregionaal vervoer voor gehandicapten (25847, nr. 12);
 - een, over het overleg met delegaties van organisaties verenigd in de Stichting van de Arbeid (26200-XV, nr. 5).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

- de volgende brieven:

- een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van het werkprogramma 1999 Raad voor het openbaar bestuur;