

## Voorzitter

beledigende aan. De vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft, dit is zo-even al naar voren gebracht, afgelopen dinsdag de minister om een brief gevraagd waarin nadere uitleg wordt gegeven. Daarna werd via de Sociale verzekeringsbank bekend dat in verband met de invoering van de tariefgroep 0 vele AOW-gerechtigden meer belasting gaan betalen. Daarna werd bekend dat de verhoging van het ABP-pensioen aanzienlijk lager is dan de verhoging waar de minister van is uitgegaan. Zo is er nog een aantal punten, maar ik zal verder niet op de inhoud ingaan. Bovendien stond gisteravond op Teletekst dat het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid geen uitleg meer weet te geven aan de mensen. Hoe moeten wij het dan doen?

Voorzitter! Ondanks het verzoek van zo-even vraag ik u om toestemming voor het houden van een interpellatie, na ommekomst van de brief. In verband met een aantal verplichtingen van een groot aantal Kamerleden volgende week dinsdag, verzoek ik de interpellatie na volgende week dinsdag te doen plaatsvinden.

De **voorzitter**: De heer Van Zijl heeft om informatie verzocht, met daarbij de sterke suggestie – ik neem aan dat hij die mede namens de VVD en D66 heeft gedaan – om volgende week breed aandacht te besteden aan de koopkrachtontwikkeling. Mijn suggestie is om de brief af te wachten en om volgende week behoorlijk tijd te reserveren voor een discussie over deze problematiek. Het kan zijn dat zij breder is en dat niet volstaan kan worden met een interpellatie. Het lijkt mij beter daarover volgende week een beslissing te nemen en om het verzoek van mevrouw Nijpels even boven de markt te laten hangen.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Zolang het maar niet van de markt wordt afgevoerd.

De **voorzitter**: Het blijft zichtbaar boven de markt!

De heer **Marijnissen** (SP): Het verzoek van mevrouw Nijpels kan niet los worden gezien van de bejegening van zowel de kant van de minister als van de heer Van Zijl toen zij mondelinge vragen over dit probleem stelde. Ik kan mij de

achtergrond van het verzoek dus levendig voorstellen. Ik geef mevrouw Nijpels nu reeds het advies om geen interpellatie aan te vragen. De gehele Kamer wil over dit onderwerp spreken. De belemmeringen van een interpellatie zijn dan volop aan de orde. Partijen, behalve de partij die de interpellatie heeft aangevraagd, hebben maar één termijn. Het lijkt mij dat het probleem groot genoeg is om hierover een volledig debat te voeren. Ik begrijp van de voorzitter dat wij hierover dinsdag verder spreken.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Ik stel uw adviezen ten eerste op prijs. Natuurlijk zijn er beperkingen verbonden aan een interpellatie. Dat geldt ook voor mondelinge vragen. Ik wil een breed debat voeren. Ik wil verder niet zeuren, maar als mijn spreektijd in zo'n debat gehalveerd wordt, heb ik daar grote problemen mee. Misschien kan er voor één keer een uitzondering worden gemaakt, met name omdat mijn partij dit punt al vanaf de algemene politieke beschouwingen naar voren heeft gebracht. Ik verzoek de voorzitter om mij als volwaardig debater – in technische zin – aan dit debat te laten deelnemen. Als hij dat in zijn overwegingen wil betrekken, ben ik al een stuk gelukkiger.

De **voorzitter**: Met deze hypotheek kan de discussie volgende week over de vorm van het debat niet worden gevoerd, maar wat u hebt gezegd, is helder.

De heer **Terpstra** (CDA): Wij discussiëren hierover al vanaf juli vorig jaar met de regering. De antwoorden zijn niet altijd bevredigend. Dat komt voor een deel door de technische aspecten. Ik heb liever een breder overleg dan een interpellatie met spreektijden van een paar minuten. Ik steun dan ook de suggestie van de voorzitter om nadat de brief is ontvangen, te bezien op welke wijze hierover zo breed en diepgaand mogelijk met de regering gesproken kan worden.

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Voorzitter! Ik ga akkoord met de suggestie van een breed debat. Het debat kan mij niet breed genoeg zijn. Al doen wij er twee dagen over, dan vind ik het nog

prima. Als daarna maar duidelijk wordt dat datgene wat het kabinet aan alle mensen heeft beloofd, inderdaad wordt waargemaakt.

De **voorzitter**: Wij zullen volgende week, rekening houdend met alles wat er gezegd is, de knoop doorhakken over de vorm waarin wij verder zullen debatteren met de regering.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de **interpellatie-Rosenmöller**, gericht tot de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat, over **geluidhinder Schiphol**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 20 januari 1998.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De **voorzitter**: De spreektijden zijn maximaal vijf minuten.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Bijna was het gelukt om vier jaar lang al die kleine en grote meningsverschillen tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM binnenskamers uit te vechten. Als wij eens dachten dat er in de krant een bepaalde mate van discrepantie zat tussen de ene en de andere minister, haalden wij ze naar de Kamer, en in de Kamer spraken zij met één stem. Het was bijna vertederend om dat de afgelopen drieënhalve jaar te zien.

Dicht bij de eindstreep ging het afgelopen dinsdag toch echt faliekant mis. Pisinjdig moet de minister van VROM zijn geweest, toen zij de brief las van haar collega van Verkeer en Waterstaat, waarin staat dat het wenselijk is de geluidszone bij Schiphol aan te passen, en dat zij een aanpassing van het handhavingsvoorschrift overweegt. Met zichtbaar ingehouden woede zei zij: wij moeten nog met elkaar praten, maar een mogelijk standpunt van haar is nog geen standpunt. Als dat nog maar goed komt tussen die twee, dachten wij bij GroenLinks.

## Rosenmüller

Gelukkig meldde het ANP gisteren dat het allemaal weer een misverstand was en dus zitten hier weer twee dikke vriendinnen, of niet misschien?

Voorzitter! Dat de luchtvaart de geluidszone vorig jaar mocht overschrijden, was eens maar nooit meer. Wij hebben het wel tien keer gehoord: van de minister-president, van deze twee bewindslieden, maar ook van de landsadvocaat, waarbij het vervolgens de rechter was die zich vooral op die bepaling beriep om dat dan maar voor 1997 te gedogen.

Maar met de groei van de luchtvaart en een enkel procentje nemen Schiphol en de luchtvaart-lobby geen genoegen. Zij willen meer, zij willen 10%: van 360.000 vliegbewegingen naar 400.000. Terwijl de commissie-In 't Veld nog met haar eindrapport moet komen en de Commissie geluidhinder Schiphol nog over het aangepaste gebruiksplan moet adviseren, schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat al wel wat zij wil in haar brief aan die commissie. Want eigenlijk wil zij ook die 10% groei op Schiphol. Het betekent in ieder geval aanpassen van de geluidszone en dat lukt dit jaar niet meer, schrijft zij. Dus moet de trukendoos open, sleutelen we wat aan de berekeningen en het handhavingsvoorschrift en alles is of lijkt geregeld. Weer gedogen heet dat in gewoon Nederlands.

Voorzitter! Als dit een kabinetsplan is, maakt dat het kabinet buitengewoon ongeloofwaardig. Bovendien maakt het zich zeer kwetsbaar bij de rechter. En rechters zijn geen regeringsfracties die je in het Torentje kunt roepen en af en toe nog eens kunt bewerken of platwalsen. In deze interpellatie wil ik eigenlijk twee dingen. De Commissie geluidhinder heeft duidelijk gemaakt dat zij niet voortdurend voor brandweerman wil spelen als het gaat om de problemen binnen het kabinet over Schiphol. De commissie bepleit terecht de noodzaak om tot een breder kader te komen. Ik vraag de bewindslieden nadrukkelijk de Kamer dat kader op korte termijn te verstrekken, zodat wij niet van het ene incident aan het eind van het ene jaar naar het volgende incident met betrekking tot het overschrijden van de geluidszone aan het begin van het volgende jaar lopen.

Het tweede punt is dat het kabinet vanmiddag duidelijk moet maken of

het kiest voor de groei van de luchtvaart met elastieken milieugrenzen en daarmee dus zijn geloofwaardigheid en betrouwbaarheid op het spel zet, of dat de minister van Verkeer en Waterstaat – laat ik het voorzichtig en misschien ook vriendelijk zeggen – op zijn minst wat voorbarig was en dat de geluidszone dit jaar niet overschreden wordt en dat er ook niet gerommeld wordt met de handhavingssystematiek.

□

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! De heer Rosenmüller zegt dat ik alweer straal. Ik glimlachte omdat ik het gevoel heb dat ik redelijk goed bevriend met hem ben, maar dat ik desondanks af en toe een meningsverschil met hem heb. Zo werkt dat en dat is maar goed ook. Het zou toch uitermate saai zijn, zowel in de Kamer als in een kabinet, als voortdurend mensen het op politiek terrein 100% met elkaar eens zijn, terwijl zij én van verschillende ministeries én van verschillende politieke partijen zijn. Gelukkig werkt het niet zo. Desondanks hoeft men zich geen zorgen te maken.

De heer Rosenmüller heeft een aantal interpellatievragen aan mij gesteld. Het lijkt mij verstandig dat ik die langloop. De eerste vraag ging over het feit waarom ik in mijn brief van 19 januari 1998 aan de Commissie geluidhinder heb aangegeven dat ik het wenselijk acht dat de geluidszone wordt aangepast. Die zin heeft tot grote misverstanden aanleiding gegeven, zo begrijp ik althans.

Ik heb in mijn brief aan de Commissie geluidhinder letterlijk geschreven: mede op basis van de aanbevelingen uit de tussenrapportage van de commissie-In 't Veld en het meerjarenperspectief acht ik het wenselijk dat de geluidszone wordt aangepast. De reden voor die wenselijkheid komt rechtstreeks voort uit de voorlopige conclusie van de commissie-In 't Veld. Ik noem bijvoorbeeld de beroemde, beruchte S-bocht bij Zwanenburg. Hier maken de piloten een scherpe bocht om Zwanenburg te ontlasten. Het gevolg is dat ter plaatse van de S-bocht waar geen mensen wonen, de geluidszones worden overschreden, maar iedereen vindt het voor de bewoners beter. Uit juridisch onderzoek blijkt dat als wij

de zones bijvoorbeeld op dit specifieke punt willen aanpassen, wij toch ook de aanwijzingen moeten aanpassen, met alles wat daarbij hoort.

Een ander voorbeeld zijn de bekende TOM's, de technisch operationele maatregelen. Daaraan worden nu miljoenen aan onderzoeksgelden besteed, maar daar kunnen wij wel mee stoppen als wij niet in principe de bereidheid hebben de zone aan te passen als dat tot oplossingen leidt. Die maatregelen hebben overigens alleen effect als je de vorm van de zone aanpast en ze worden nu, mede op verzoek van de Kamer, onderzocht op hun effect op zowel het milieu als de economie. Kortom: er is ten onrechte een relatie gelegd tussen wat eerder in de brief wordt gemeld en wat daarna wordt gemeld: ik heb steeds gezegd dat je, als je iets wilt wijzigen, de koninklijke weg moet volgen. Wat dat betreft, ben ik het dus met de heer Rosenmüller eens dat wij geen elastieken milieugrenzen zouden moeten willen.

In vraag 2 vraagt de heer Rosenmüller welke overwegingen ik heb gehad. Onder andere op grond van deze overwegingen ben ik tot het oordeel gekomen dat het wenselijk is dat de geluidszone wordt aangepast en dat het aanpassen van die zone op een procedureel correcte manier gebeurt. Uiteraard zal het kabinet pas daartoe besluiten nadat het kennis heeft genomen van het advies van de CGS – dat advies hebben wij nu, althans een voorlopig en misschien niet geheel compleet advies, omdat er een aantal opmerkingen in staan die zeker nadere bestudering vragen – en nadat het het definitieve eindrapport van de commissie-In 't Veld heeft ontvangen. Dat laatste gebeurt begin volgende week.

In vraag 3 merkt de heer Rosenmüller op dat ik aangeef dat ik in 1998, vooruitlopend op de eventuele aanpassing van de geluidszone, het handhavingsvoorschrift wil bijstellen om 400.000 vluchten toe te kunnen laten. Vervolgens vraagt hij of ik de mening deel dat hiermee in 1998 opnieuw van een gedoogsituatie sprake zal zijn, aangezien de wettelijke geluidsnormen opnieuw zullen worden overschreden.

De vierde vraag is hoe dit zich verhoudt tot de toezegging van mij en van andere leden van het kabinet, dat gedogen zich absoluut zou

beperken tot het jaar 1997. Ik geef in mijn brief helemaal niet aan dat ik het handhavingsvoorschrift nu al zodanig wil bijstellen dat er 400.000 vluchten kunnen worden toegelaten. In de brief wordt geen enkele mededeling gedaan over de inhoud van een mogelijk besluit over de gevraagde extra 40.000 vluchten. De brief geeft overwegingen weer met betrekking tot de te volgen koninklijke weg. Wat ik zeg, is het volgende, waarbij ik letterlijk en in dit geval niet selectief citeer: "Bij mijn besluitvorming over het nu voorliggende gebruiksplan overweeg ik" – en dus niet: "wil ik" – "op deze voorgenomen wijziging van de aanwijzing op basis van advies van de commissie-In 't Veld en het meerjarenperspectief te anticiperen middels een besluit en een aanpassing van het handhavingsvoorschrift". De heer Rosenmöller stelt dat daarmee in 1998 opnieuw sprake is van een gedoogsituatie. Ik deel die mening niet. In zijn vraagstelling refereert hij expliciet aan het vorige jaar, toen er sprake was van feitelijke overschrijdingen. Zover zijn wij, gelukkig maar, nog lang niet. Wij proberen juist uit alle macht om de zaken procedureel zodanig te regelen dat het in goede banen geleid wordt. Dat is tegelijkertijd het antwoord op vraag 4.

De heer Rosenmöller vraagt of de juridische houdbaarheid al bekend is. Deze dagen buigen vele juristen zich verder over dat vraagstuk: juristen van VROM, Justitie, mijn eigen ministerie en de landsadvocaat zijn voortdurend in gesprek met elkaar om de juridische stappen goed op een rij te zetten, want ook ik ben van mening dat dat heel goed moet gebeuren.

Heb ik met andere leden van het kabinet overleg gevoerd voordat ik de wenselijkheid van aanpassing van de geluidszone aan de CGS kenbaar maakte? Dat is een vraag naar de bekende weg. In het ambtelijk overleg tussen VROM en Verkeer en Waterstaat, onder andere over de handhavingssystematiek en de vraag hoe verder moet worden omgegaan met de zogeheten absurditeiten, is gezamenlijk de conclusie getrokken dat zulke aanpassingen volgens de wet – dus via de koninklijke weg van aanpassing van de aanwijzing – gerealiseerd moeten worden. In overleg met de minister van VROM heb ik overigens al in mijn brief aan AAS over het gebruiksplan 1998 –

dus niet over het addendum – naar aanleiding van de S-bochtproblematiek het volgende geschreven: "Derhalve is het van belang deze problematiek" – de S-bochtproblematiek – "met spoed aan te pakken. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan het wijzigen van de route. Bezien zal moeten worden of dit tevens zal leiden tot een wijziging van de zone ter plaatse". Verderop in de brief stellen wij dat aanbevelingen die ingrijpen in het wettelijk kader van de handhaving – zoals de Luchtvaartwet, de aanwijzing en andere – en sancties de nodige proceduretijd vergen; daarbij gaat het om aanpassing van de zones, mede in relatie tot aanpassing van de routes. Hiermee wil ik alleen maar zeggen dat wij ons allen zeer bewust waren van de wenselijkheid van aanpassing van de zones.

Op 15 januari heb ik het aanvullende gebruiksplan ontvangen. Het is te doen gebruikelijk dat ik als minister van Verkeer en Waterstaat, al dan niet met enig commentaar van mijn kant, de betrokken commissie 28, in dit geval de CGS, vraag om een advies. Na ontvangst van dat advies stel ik vervolgens, uiteraard nadat daar ambtelijk vooroverleg over heeft plaatsgevonden, in overleg met mijn collega van VROM het gebruiksplan vast.

Inmiddels heb ik ook het advies van de CGS over het aanvullende gebruiksplan ontvangen. Ook hier stelt de commissie dat het opheffen van evidente knelpunten in zonering met een open oog tegemoet moet worden getreden, en wel door middel van aanpassing van de zone via de wettelijke procedure. Ook dringt de commissie erop aan zoveel mogelijk te zoeken naar oplossingen die zowel de economische ontwikkelingen als het milieu ten goede komen. Dus ook hier pleit de commissie voor mogelijke zone-aanpassingen.

Dan kom ik toe aan de laatste vraag. Ik hoop dat die eigenlijk al beantwoord is. "Wat is nog de betekenis van het eindadvies van de commissie-In 't Veld, nu u vooruitlopend op het verschijnen van het definitieve advies reeds een standpunt hebt ingenomen?" Ik heb al aangegeven dat er geen eindstandpunt is ingenomen. De commissie-In 't Veld heeft haar tussenrapportage in december uitgebracht, zodat alle partijen bij de

vaststelling van het gebruiksplan 1998 de bevindingen van de commissie konden betrekken bij hun oordeel. Het zal duidelijk zijn dat ook ik goed geluisterd heb. De commissie heeft aangegeven dat zij op een aantal punten behoefte had aan meer informatie en nadere studie voor het eindrapport. Ook het eindrapport zal ik dus goed bestuderen. Ik overweeg ook om de CGS te benaderen over het eindrapport, alvorens definitieve standpunten in te nemen.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Na de buitengewoon inspirerende inleidende opmerkingen van de heer Rosenmöller is het goed om nog even in te gaan op het aspect van de samenwerking. Het interessante van een coalitie is natuurlijk dat je vanuit verschillen inzicht in de samenwerking en vanuit verschillen ten aanzien van je politieke visie toch met elkaar kunt en moet samenwerken. Dat gebeurt ook heel goed in dit kabinet. Dat betekent dat wij elkaar altijd kunnen bereiken en dat wij toch met elkaar verder kunnen, ondanks het feit dat wij soms op een andere manier tegen problemen aankijken. Dat kan natuurlijk alleen maar als de basisverhouding goed is. Daar mag de Kamer dan zelf een conclusie uit trekken.

De heer Rosenmöller heeft ook mij een aantal vragen doen toekomen en daar wil ik uiteraard graag op ingaan.

De vragen 1 en 2 hebben te maken met het feit of ik al dan niet geraadpleegd was bij de aanvraag die gericht is aan de Commissie geluidhinder Schiphol. Daar heeft de collega van Verkeer en Waterstaat reeds op geantwoord.

Ik denk dat het goed is dat ik mij nu vooral richt op de derde vraag. Dat was de vraag in hoeverre ik van mening ben dat aanpassing van de geluidszone wenselijk is. Er is op dit ogenblik, zoals gezegd, geen standpunt over een eventuele aanpassing van de geluidszone. Naar aanleiding van het nog te verschijnen rapport van de commissie-In 't Veld kunnen wij inderdaad constateren dat er in de discussie over de aanpassing van de geluidszone twee elementen spelen. Het eerste aspect betreft, laten wij het maar zo blijven noemen, de zogenaamde absurditeiten. Als je die

## De Boer

wilt vermijden, dan heb je vooral te maken met een discussie over de vorm van de zone. Collega Jorritsma had het zo-even al over de S-bocht. Het tweede aspect betreft de omvang van het vliegverkeer en dat heeft uiteraard weer te maken met de omvang van de zone. Het is bij beide aspecten waarschijnlijk zo, dat er zowel voor het aanpassen van de vorm, wat te maken heeft met het wegwerken van absurditeiten, als voor het ruimer maken van zones, als wij dat zouden willen, een heel duidelijke procedure gevolgd moet worden die overal keurig beschreven staat. Overigens is het nog maar de vraag of het wegnemen van absurditeiten de oplossing voor Schiphol zal bieden. Dat heeft in de diverse discussies ook nog een rol gespeeld, maar daar gaan wij op een later moment natuurlijk uitgebreid over spreken, want over de inhoud kunnen wij op dit ogenblik nog niet van gedachten wisselen.

Vraag 4 was wat mijn oordeel was over het voornemen van de collega om het handhavingsvoorschrift zo aan te passen dat in 1998 400.000 vliegbewegingen mogelijk worden. Gelet op het antwoord dat mijn collega al heeft gegeven, is deze vraag mijns inziens niet meer van toepassing.

In antwoord op vraag 5 lijkt het mij goed nog eens te verwijzen naar het feit dat wij eind 1997 de "eens maar nooit weer"-uitspraak hebben gedaan. Die uitspraak had te maken met het feit dat op dat ogenblik sprake was van een feitelijke overschrijding, zowel in de nachtzone als in de Ke-zone. Wij staan nu aan het begin van 1998 en wij bezien de mogelijkheden die wij hebben om overschrijdingen te voorkomen. Dat is een wezenlijk andere situatie. Tegen die achtergrond is thans gedogen absoluut niet aan de orde.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De eensgezindheid die beide bewindsvrouwen uitstralen, is net zo vertederend als wij de afgelopen drieënhalve jaar hebben kunnen meemaken. Ik geef de minister van Verkeer en Waterstaat overigens toe dat goede persoonlijke verhoudingen goed kunnen samengaan met forse meningsverschillen over het te

voeren beleid. Ik denk dat daarmee ook het karakter is aangegeven van de verhouding tussen haar en mijzelf.

Voorzitter! In antwoord op mijn vragen zegt de minister van Verkeer en Waterstaat dat er geen "eindstandpunt" is, terwijl de minister van VROM stelt dat er geen sprake is van een "standpunt". Ook dat kleine verschil behoeft nadere uitleg. De minister van Verkeer en Waterstaat stelt in haar brief dat zij het gewenst acht dat de geluidzone wordt aangepast. Welnu, met die wens wordt een standpunt uitgedrukt. Ik verlang een volstrekt helder antwoord op de volgende vragen.

Is hier sprake van een communicatiefout tussen twee bewindslieden? Had de minister van Verkeer en Waterstaat haar collega de tekst even moeten laten zien? Zijn beide bewindslieden bereid om hier uit te spreken dat de in de brief aan de Commissie geluidhinder Schiphol geuite wens op dit moment niet de wens is van een minister of een kabinet?

Duidelijke antwoorden op deze vragen zouden de bewindslieden sieren omdat wij hier een debat hebben te voeren, onder meer naar aanleiding van de adviezen van de Commissie geluidhinder Schiphol, de adviezen van de commissie-In 't Veld die de volgende week zullen worden gepresenteerd en vooral ook het kabinetsstandpunt dat nog kenbaar gemaakt moet worden.

Voorzitter! Mij gaat het er vooral om dat elke keer wanneer er druk wordt uitgeoefend door Schiphol of de luchtvaartmaatschappijen om in Nederland meer vliegbewegingen mogelijk te maken, het kabinet de grenzen maximaal wil oprekken. De minister van Verkeer en Waterstaat is het met mij eens dat er geen sprake mag zijn van elastieken milieugrenzen. Welnu, zij zal het met mij eens zijn dat daarvan het vorige jaar wél sprake is geweest en dat dit in 1998 niet mag worden herhaald. De minister van VROM vraag ik wat zij precies bedoelt als zij zegt dat "op dit moment" gedogen niet aan de orde is. Gelet op de eerder door de ministers gedane "eens maar nooit weer"-uitspraak mag ik toch aannemen dat voor heel 1998 geldt dat er niet zal worden gedoogd? Zijn de ministers het met mij eens dat, als de aanwijzing niet wordt gewijzigd, maar als er wordt gerommeld aan de handhavings-

systematiek, er in materiële zin sprake is van gedogen? Immers, dan wordt de wet overschreden.

Op één punt hebben de bewindslieden niet gereageerd. Dat is het verzoek om inderdaad met een breder kader te komen. Dat was niet expliciet in de interpellatievragen naar voren gekomen. Misschien mag ik dat verzoek via het indienen van een motie aan de bewindslieden voorhouden.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de geluidsgrenzen rondom Schiphol in 1998 onverkort gehandhaafd dienen te worden conform de toezegging van de regering;

overwegende, dat de Commissie geluidhinder Schiphol aandringt op een beleidskader ter beoordeling van de geluidsproblematiek;

verzoekt de regering uiterlijk op 1 maart a.s. een dergelijk beleidskader aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 1 (25849).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Als de bewindslieden hier duidelijk wegnemen dat er sprake is van de wenselijkheid om de geluidszones te overschrijden, houden wij het gewoon op een slipper van de minister in de brief; een beetje onder het mom van "waar het hart vol van is, liep dit keer de pen van over".

De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! Om alle onduidelijkheid weg te nemen, wil ik duidelijk stellen dat ik volledig achter de verontrusting van collega Rosenmöller sta. Helaas heeft hij weinig of geen steun in deze Kamer kunnen vinden.

Met uw toestemming wil ik ingaan op mijn bezwaren ten aanzien van de brief die de minister van Verkeer en

## Hendriks

Waterstaat op 19 januari aan de Commissie geluidhinder Schiphol heeft toegezonden. Die brief heeft mij inderdaad bereikt via bevriende kanalen. Dat kan helaas blijkbaar niet formeel tot stand gebracht worden. Ik heb moeten constateren dat de minister van Verkeer en Waterstaat in deze brief volledig in strijd met de grote inspraak die wij over de toekomst van de luchtvaart in Nederland hebben, heeft gehandeld, in strijd met de dialoog die daar zeer goed op gang is gekomen en zelfs geheel is gecatalogiseerd in een boek. Ik hoef niemand meer te vertellen hoe daarin is gehandeld. Je kunt in dat boek letterlijk alles lezen van alle belanghebbenden en alle belangstellenden, zelfs van de regering en zelfs van de minister-president en de coalitiepartners in dit huis.

Als je dit op een rijtje zet en de brief ernaast legt, kom je tot een verrassende conclusie. Een verrassende conclusie, waarbij ik mij afvraag hoe deze minister die brief zomaar heeft kunnen laten uitgaan. Natuurlijk zegt zij dan "kom dan eens met vragen naar de minister". Ik zal daaraan gevolg geven, want ik heb twee prangende vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Erkent zij door het zenden van een brief op 19 januari aan de voorzitter van de Commissie geluidhinder Schiphol zelf de schijn te hebben gewekt af te kijken van de inspraak-procedure over de toekomst van de luchtvaart in ons land? Zo ja, waarom heeft zij de gewraakte brief toch laten uitgaan? Zo nee, laat zij dat dan alstublieft nog eens uitvoerig toelichten.

Waarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de aanvulling op het te wijzigen gebruiksplan voor 1998 voor de luchthaven Schiphol van het AAS-bestuur tot een formeel verzoek verheven en daaraan een verplicht ministerieel besluit binnen drie weken gekoppeld? Zij weet waar ik op duid, namelijk artikel 30b, lid 5, van de Luchtvaartwet. Laat zij ons daar ook uitvoerig antwoord over geven.

Aan de minister van VROM heb ik geen vragen te stellen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF):  
Voorzitter! Voor de zoveelste keer spreken we over Schiphol en deze keer is het wat ons betreft een keer

te veel. Elke keer als we over Schiphol spreken, gaat er iets verkeerd: prognoses kloppen niet, normen worden overschreden, bufferzones die bedoeld zijn om calamiteiten op te vangen, worden volgevoegen en de politiek laat zich voor voldongen feiten plaatsen en daarom moet er maar weer worden gedoogd. Deze keer gaat het om een brief van minister Jorritsma die op zijn minst twijfel wekte over het volgen van de weg waarlangs tot een eventuele aanpassing van de geluidszones zou kunnen worden gekomen. Feitelijk is de opmerking over het gedogen in 1998 in de brief van de minister een mededeling. Er wordt slechts advies gevraagd over het door Schiphol ingediende gebruiksplan. Hoe we het ook wenden of keren, deze discussie is wat ons betreft enorm schadelijk voor het beeld van de politiek. Daarvoor zijn verschillende redenen te noemen.

In de eerste plaats herinner ik aan de plechtige belofte uit 1997, die inhield dat de wettelijke geluidsnormen in 1998 zouden worden gehandhaafd. Die leek op losse schroeven te komen staan. Gelukkig zijn door de opmerkingen van de minister de schroeven weer aangedraaid.

In de tweede plaats merk ik op dat vorig jaar de minister en de Kamer door Schiphol werden overvallen. De buffercapaciteit was volgevoegen en daar kwamen we in mei pas achter. Nu leek een bewindsvrouw er blijkbaar zelf voor om te gaan overschrijden. Ook dat is gelukkig weer van tafel. De koninklijke weg dient te worden bewandeld.

In de derde plaats is van integraal beleid met betrekking tot Schiphol geen sprake. Daarvoor moeten te veel en te vaak restauratie-besprekingen tussen de ministers Jorritsma en De Boer plaatsvinden.

In de vierde plaats wijs ik op iets wat volgens mij het ergste is: de politiek wordt door een dergelijk optreden ongeloofwaardig gemaakt. Meer in het bijzonder geldt de vraag: wat moeten de belanghebbenden, mensen die door de overheid beschermd moeten worden tegen een teveel aan overlast, hier nu mee? De omwonenden moeten op de overheid aan kunnen.

Al met al vinden wij de discussie heel vervelend. Wie op dit moment spreekt over de koninklijke weg om de geluidsnormen te wijzigen,

suggereert daarmee impliciet dat er ook nog een soort modderpaadje is. De conclusie nu mag niet anders zijn dan dat de minister van Verkeer en Waterstaat in ieder geval van dat modderpaadje is afgebracht, althans als zij zichzelf daar al op had gewaand. Als je van mening bent dat een andere wijze van zonerings noodzakelijk is, moet je daarvoor de normale weg bewandelen. De toevoeging "koninklijke" is wat ons betreft overbodig. De minister heeft gelukkig duidelijk gemaakt dat sprake is geweest van een misverstand. Zij wil dus de normale, wettelijke weg bewandelen. Dat is winst. Laten we dit jaar de discussie in ieder geval helder houden.

Voorzitter! Ten slotte wil ik de aandacht vragen voor de door mij op 8 oktober ingediende motie, die uitsprekt dat in 1998 de wettelijke geluidszone onverkort dient te worden gehandhaafd. Deze motie geeft exact weer waar de discussie vorig jaar en eigenlijk ook nu steeds over gaat. Ik wil die motie nu nog niet in stemming laten komen, maar pas als de definitieve plannen van de regering aan de orde zijn.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De ene minister wil hoog vliegen en de andere minister laag, maar of ze nu hoog of laag vliegen, de minister die hoog wil vliegen, heeft een brief geschreven. In die brief spreekt zij de wenselijkheid uit van aanpassing van de geluidszones om meer vliegbewegingen mogelijk te maken. Terecht is de laag-vliegende minister daarom heel erg boos. Dat hebben we allemaal op de televisie kunnen zien. Het zal je maar gebeuren: nog geen halfjaar terug de Kamer toezeggen dat aan de milieunorm geen tittel of jota verandert en dan horen dat een andere minister, die hoogvliegende minister, namens jou zegt dat het anders moet. Let wel: de regering spreekt met één mond; tussen het een en het ander behoort geen licht te zitten.

Als het aantal vliegbewegingen de komende jaren 360.000 blijft, hoeft Schiphol er niet toevallig in precies diezelfde tijd 30.000 tot 50.000 tekort te komen. En dan schrijft de minister, haar wenselijkheid aanvullend: anders ontstaat een situatie die niet meer in overeenstemming is met de mainportdoelstelling uit de PKB. De



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

mainportdoelstelling?! We weten allemaal dat het ging om een mainportdubbeldoelstelling. Maar ik veronderstel dat het hierbij om een typefout gaat en dat het woord "dubbel" vergeten is. Een vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat: klopt het dat het een typefout was?

Gelijktijdig zien we dat de KLM en chartermaatschappijen in het Algemeen Dagblad van gisteren dreigende taal uitslaan: we moeten minstens 10.000 geplande vluchten annuleren. Hoezo geplande vluchten? Het lijken wel dubieuze reisbureaus die hun hotelkamers overboeken en achteraf roepen dat er voor de zomer 10.000 hotelkamers bijgebouwd moeten worden. Zo'n reisbureau komt voor de rechter, maar de minister van Verkeer en Waterstaat probeert kennelijk die 10.000 hotelkamertjes erbij te bouwen.

Formeel gezien, zo schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat, worden de geluidsgrenzen overschreden. Hoezo formeel gezien? Ze worden gewoon overschreden. Waarom formeel; is dat vergoelijkend bedoeld? Dat was een vraag.

Wat wordt er bedoeld met de zin dat eventueel additioneel ter beschikking komende geluidsruimte geleidelijk per gebruiksplanperiode opgevuld dient te worden? Is dat een verplichting om te gaan vliegen? Bedoelen de ministers daarmee – zij

spreken nog steeds uit één mond – te erkennen dat de opvulling van die gebruiksruimte tot nu toe niet per gebruiksplanperiode heeft plaatsgevonden en de maatschappijen nu juist tegen dit probleem aanvliegen?

Hoe zit het met de toezegging van de minister van VROM dat er aan de normen voor Schiphol geen tittel of jota zal afgaan? De wens van de minister is toch, hoe je het ook bekijkt, een wens van het kabinet? Neen, roept de minister-president vandaag in de Volkskrant na het Torentjesoverleg, dit is geen kabinetsstandpunt. Maar ik denk dat een wens van een minister, vastgelegd in een brief de samenleving ingestuurd, toch een wens van het kabinet moet zijn. Als dat niet zo is, is het toch zeer onwenselijk. Welke wensen hebben beide ministers nu en hoever liggen die wensen uiteen?

Als er wordt gesleuteld aan meetvoorschriften, zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM eerlijk spel moeten spelen en daarbij de volgende zaken moeten meenemen:

- de herrie van de zogenaamde stille vliegtuigen. Die worden nu gemaximaleerd maar niet meegeteld;
- de extra herrie ten gevolge van uitzonderingssituaties zoals baanonderhoud, wat maanden kan duren;
- de overlast, die er wel is, buiten de

officiële geluidszones;  
- gelijke behandeling van industrielawaai en luchtvaartlawaai. Vliegtuigen mogen volgens de normen veel meer lawaai maken;  
- de geluidseisen, die gebaseerd moeten worden op de som van alle lawaaibronnen samen.

Voorzitter! Ten slotte nog een vraag aan de minister van VROM. Is zij hier blij mee?

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan collega Van 't Riet, wil ik graag de delegatie van het parlement van de republiek Georgië welkom heten in ons midden.

(Applaus)

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Aanleiding tot de aanvraag die de minister deed aan de Commissie geluidhinder Schiphol was een nieuw gebruiksplan van Schiphol. Dat is eigenlijk een continuïteit story sinds vorig jaar. Er lag een gebruiksplan waarbij een beperkte groei mogelijk was van 1,9%, zijnde 360.000 vliegbewegingen. Nog geen maand daarna, na een tussenrapportage van Roel in 't Veld, komt er een nieuw gebruiksplan. Dat wordt ook voorgelegd aan de minister en er wordt weer een oordeel over uitgesproken. Wij hebben er vorig jaar ook drie gehad. Dat noopt toch tot een discussie, ook in de Commissie geluidhinder Schiphol, over een politiek-bestuurlijk kader waarbinnen wij dit gaan beoordelen. Dat mis ik ten enenmale. Wij zijn nu bezig met ad-hocpolitiek, met erupties, met debatten die eigenlijk niet integraal kunnen worden gevoerd. Ik vraag de minister of het mogelijk is om op zeer korte termijn niet zozeer de discussie over de toekomst van de luchtvaart te voeren, maar met name voor de periode 2003 zo'n kader aan te geven. Op welke termijn kan dat?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het klinkt nu weer prachtig om eerst een politiek kader te scheppen voor de komende vijf jaar, inclusief 1998. Maar vindt mevrouw Van 't Riet het verantwoord om nu alle huiswerk stil te leggen en in de breedte over een mooi politiek kader te spreken, waardoor er vervolgens in 1998 niets gebeurt en Schiphol nog verder in de

## Van 't Riet

knel komt dan vorig jaar? Wie roept er nu om gedogen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom nu op de huidige situatie en de adviesaanvraag aan de Commissie geluidhinder Schiphol over het gebruiksplan 1998. Het kan niet zo zijn dat een gebruiksplan wordt vastgesteld dat overschrijdingen in zich heeft. Dat behoort eenvoudigweg niet tot de wettelijke mogelijkheden, terwijl Schiphol in feite zo'n gebruiksplan heeft ingediend. Wij zullen er op 4 februari met de minister over van gedachten wisselen. Het gaat om een integraal debat over het advies van de commissie-In 't Veld, over het advies van de Commissie geluidhinder Schiphol en, zo mogelijk, een kabinetsstandpunt. Bij die gelegenheid kan gesproken worden over een eventuele aanpassing van de aanwijzing. Roel in 't Veld zou hebben aangegeven dat zo'n aanpassing noodzakelijk is. Absurditeiten in de aanwijzing zijn voor ons bespreekbaar. In de adviesaanvraag aan de Commissie geluidhinder Schiphol staat dat de minister hierop wil anticiperen. Anticiperen is wat ons betreft een ander woord voor gedogen. Dat is volstrekt buiten de orde. Voor 1998 kan het nieuwe gebruiksplan van Schiphol dus niet. Dat betekent dat slechts het oude gebruiksplan, met een beperkte groei van Schiphol, mogelijk is. Delen de ministers deze conclusie?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is duidelijke taal. Mag ik uit de eerste twee opmerkingen afleiden dat mevrouw Van 't Riet veel sympathie heeft voor de motie die ik heb ingediend? Die gaat namelijk precies over het niet gedogen in 1998 en over het kader dat de Commissie geluidhinder Schiphol heeft bepleit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De heer Van Gijssel en ik hadden samen al een motie voorbereid met een soortgelijke strekking. Ik hecht eraan dat deze motie wordt ingediend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat mij om de inhoud en u vindt beide punten belangrijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat heb ik laten blijken.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! In haar brief aan de Commissie geluidhinder Schiphol met een verzoek om een advies over het aanvullend gebruiksplan van de luchthaven geeft de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal overwegingen hoe het advies eruit zou kunnen zien. Om meerdere redenen acht ik de desbetreffende passage niet het meest gelukkige deel van de brief.

De eerste reden is dat de commissie wordt belast met het opstellen van een onafhankelijk advies, terwijl zij het op zichzelf al lastig genoeg heeft met intern levende opvattingen en belangen. De tegenstellingen zijn niet gering en het is niet gemakkelijk om te komen tot een breed gedragen advies.

Bovendien lijkt de passage een oproep tot iets waar de commissie in haar advies van 3 december zelf eensgezind afstand van had genomen. In dat advies staat namelijk dat een aanwijzingsprocedure zal moeten worden gevolgd of dat moet worden gezocht naar een wettelijke, met waarborgen omklede procedure die op kortere termijn tot een aanpassing zou kunnen leiden. Met andere woorden, de commissie wil de koninklijke weg kiezen. Uit het antwoord van de minister op de vragen van de heer Rosenmöller begrijp ik dat zij dat ook heeft proberen te zeggen. De kou is op dit punt dus uit de lucht.

Ook lijkt de passage haaks te staan op de politieke toezeggingen van vorig jaar, de uitspraken van de landsadvocaat tijdens de rechtszaak en het oordeel van de rechter. Ook hier geldt een beetje dat de minister dit nu terughaaft.

Het belangrijkste vind ik het punt van de commissie-In 't Veld. Deze commissie is druk bezig met een rapport dat breed gedragen lijkt te gaan worden. In een aantal opzichten zal het een juweeltje zijn. Het lijkt een groot aantal problemen te kunnen oplossen. Het legt een samenhangend, evenwichtig pakket aan maatregelen voor, waarbij selectiviteit en beheerste groei gekoppeld worden aan de verbetering van geluidscontouren volgens de normale procedures, aan strengere handhaving, aan betere in- en uitvliegeroutes en aan het écht meten van de overlast. Eén element is op een ongelukkige wijze in het

brandpunt gezet. Dat kan het evenwicht van de voorstellen beschadigen. Voorzover dat gebeurt, is dat ongewenst.

Wat echter niet in de adviesaanvraag is opgenomen, maar waarom wel expliciet middels de brief van de commissie op 3 december is gevraagd, is een politiek-bestuurlijk kader tot ten minste 2003, waaraan de commissie het gebruiksplan 1998 kan toetsen. Terecht is daarom gevraagd, om daarmee het hapsnapbeleid dat nu is ontstaan te voorkomen. Per slot van rekening kon in augustus niets, waarna de rechter zei dat het wel kon, zij het tot 31 december, maar in december bleek dat het voor 1998 niet kon, waarna er in januari weer 40.000 vluchten bij kunnen. Aan het eind van dit jaar zal er dus wel weer niets kunnen, en in februari 1999 weer wel. Dat is geen beleid waarmee iemand gebaat is. Niemand is daarmee gebaat. Om het halve of hele jaar krijgen we complete discussies over de verhouding tussen groei, geluid en veiligheid in hun samenhang. Dat maakt van de luchtvaart zoals men het daar zelf uitdrukt "milieucriminelen", wat ten onrechte is. Dat maakt van de bewoners Nimby-zeurpieten, en dat is ten onrechte. Dat maakt van de milieuorganisaties werkgelegenheidsvernietigende drammers, en dat is ten onrechte. Dat maakt van de politiek een onmachtig geheel, dat economische groei niet weet te paren aan een evenwichtig milieubeleid. Dus moeten wij het zo niet doen.

Een dergelijk politiek-bestuurlijk kader moet ons inzicht geven in de ruimte voor de vluchten tot 2003 binnen de geluids- en veiligheidsnorm en de overige milieunormen, alsmede een oordeel over hoe we die ruimte de komende vijf jaar evenwichtig kunnen inzetten. De PvdA-fractie verwacht dat onder andere door selectiviteit, door heffingen en door een andere wijze van aanvliegen, alsmede door de rest van de aanbevelingen van de commissie-In 't Veld, tot die periode van 2003 zo'n 100.000 vluchten mogelijk moeten zijn. Maar dan is het wel verstandig om op een goede manier om te gaan met die capaciteit, wat spreiding van de ruimte vraagt.

De heer **Reitsma** (CDA): U vraagt ook om een politiek-bestuurlijk kader

## Van Gijzel

tot 2003. Ik dacht dat de minister van Verkeer en Waterstaat in het algemeen overleg van oktober heeft toegezegd dat zij voor de verkiezingen met een visie zal komen, hoe tussen heden en 2003 versterking van de mainportpositie van Schiphol kan worden waargemaakt. Wat is uw vraag nu anders dan die toezegging van de minister?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn vraag aan de minister is of zij de adviesaanvraag bij de Commissie geluidhinder Schiphol kan completeren met een politiek-bestuurlijk kader, waar trouwens ook die commissie om heeft gevraagd. Hierdoor kan zij het gebruik in 1998 toetsen aan de verdere ontwikkelingen. Ik zei al dat niemand erbij gebaat is de zaken door te laten gaan op de huidige manier. In de afgelopen weken ben ik in de gelegenheid geweest met vertegenwoordigers van de grootste luchtvaartmaatschappij in ons land hierover te kunnen spreken. Zij hebben mij duidelijk gemaakt dat het ook voor hen buitengewoon belangrijk is om niet alleen zicht te krijgen op dit jaar, maar ook op de volgende jaren. Met andere woorden: het is voor hen ook geen doen om er nu 40.000 vluchten bij te krijgen, als dat al gebeurt, en aan het eind van het jaar te horen dat volgend jaar, of de jaren daarna, weinig of niets kan. Ook zij vragen om een meer consistente lijn, net als de bewoners en de Commissie geluidhinder Schiphol. Wij moeten dat ook vragen. De commissie is niet van plan iedere keer de brandjes te blussen. Er moet u wat aan gelegen zijn niet ieder half jaar hier te staan. Ik snap wel dat u het vanuit uw oppositierol leuk vindt om de minister onder druk te zetten. Maar de continuïteit van dit proces, het waarborgen van de milieugrens en het doorgroeien van Schiphol tot de mainport in Europa, zijn er niet bij gebaat dat wij elkaar hier in de haren vliegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Een heel lang, maar nietszeggend antwoord. De vraag was, waardoor uw vraag zich onderscheidt van wat de minister in het algemeen overleg in oktober onder andere op verzoek van de CDA-fractie heeft toegezegd. Ik heb gevraagd of kan worden aangegeven hoe een bepaalde groei op Schiphol kan worden gehand-

haafd, zodat de mainportfunctie ook voor langere termijn is gewaarborgd. Zij zei toen dat zij voor de verkiezingen een helder standpunt zou neerleggen, zodat de maatschappijen en Schiphol weten waar zij aan toe zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is toch duidelijk waar het verschil zit? De Commissie geluidhinder Schiphol probeert alle belangen evenwichtig tot hun recht te laten komen. Als die commissie vraagt hoe dit jaar moet worden ingepast in de jaren daarna, heeft het toch niet veel zin nu al advies te vragen en daarop waarschijnlijk geen antwoord te krijgen, terwijl je bezig bent om te werken aan zo'n politiek-bestuurlijk kader? Het kan niet tot in de finesses geregeld worden, maar er kan wel alvast een globaal politiek-bestuurlijk kader worden neergezet over de vraag wat de ruimte voor de luchtvaart is en hoe die de komende jaren verdeeld moet worden en welke zekerheid dat biedt voor luchtvaartmaatschappijen, bewoners en het milieu.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel heeft gesproken met de grote vliegtuigmaatschappijen. Die vragen van de overheid hulp om de ruimte die zij kennen en die is vastgelegd in een PKB, netjes in te delen. Heeft hij niet gezegd: wat zijn jullie toch een stumpers dat jullie dat zelf niet kunnen? Ze weten dat ze tot een bepaald jaar maar een bepaalde hoeveelheid luchtvaart hebben en dat ze die geleidelijk aan moeten vullen. Ze willen echter alles vandaag volvliegen. Dan komen ze uiteraard in de komende jaren in de problemen, maar dan moet je toch niet gaan roepen dat er hotelkamers bij moet komen of dat er meer vluchten moeten komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die luchtvaartmaatschappijen hebben op zichzelf een gerechtvaardigd belang om te groeien. Daar is niets op tegen. Dat mag neergezet worden. De politiek moet zich vervolgens afvragen of die groei wel verantwoord is in de mate zoals zij dat willen. Daar moet je een kader voor maken. Dat is dus niet alleen voor ons en voor het milieu van belang, maar ook voor de luchtvaartmaatschappijen. Wij vragen van hen om hun schema's voor de komende jaren binnen een bepaald kader tot

stand te brengen. Die luchtvaartmaatschappijen plannen jaren vooruit. Als wij daar geen helderheid over geven, lopen wij iedere keer achter de feiten aan en staan wij steeds weer op deze manier tegenover elkaar.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben het niet eens met dit antwoord, want die helderheid is er in zekere zin al. Het is hetzelfde als wanneer men zegt: je mag maar 120 km/uur rijden, maar ik moet over een uur in Groningen zijn en dat haal ik niet en daarom vind ik dat er 150 km/uur moet mogen worden gereden. Je moet dan gewoon eerder vertrekken. In dit geval moet men de zaken beter plannen. Men moet de vliegbevingen beter plannen. Dat doen ze op Schiphol niet. Ze willen alles in één keer, omdat ze snel willen groeien. Dat is het probleem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dus moet je als politiek aangeven dat dat een probleem is.

De heer **Poppe** (SP): Dat is toch al gedaan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En dan moet je aangeven hoe dat de komende jaren zal gaan. Dat is netjes en fatsoenlijk en daar hebben ze ook recht op. Ik vind dat het ook voor ons verstandig is om aan te geven hoe in de driehoek van veiligheid, geluidsoverlast en groei die groeicomponent gestalte kan krijgen.

De heer **Poppe** (SP): 360.000 vliegbewegingen, dat is het. Dat weten ze toch?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu is er sprake van een misverstand.

De **voorzitter**: Wij zijn met een interpellatie bezig. Dat betekent dat wij het interruptiewezen een beetje gestileerd moeten gebruiken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik hoop dat ik nu begrijp waar het punt van de heer Poppe zit. Hij zegt dat die 360.000 vliegbewegingen het plafond is. Dat hebben wij echter nooit zo afgesproken. Wij hebben een afspraak gemaakt over het aantal geluidgehinderden en over een aantal andere normen. Daarbinnen kan een bepaalde hoeveelheid vluchten afgewikkeld worden. Wij moeten dus kijken hoeveel vluchten



## Van Gijzel

dat kunnen zijn, ook in de komende jaren, mogelijkwerwijs met extra heffingen, belastingen en aanpassing van de contouren. Die normen liggen vast en daar gaan wij niet aan draaien, maar er moet naar gekeken worden hoe dat verder vorm kan worden gegeven.

Voorzitter! Wij zijn dus niet tegen aanpassingen en absurditeiten mogen wat ons betreft verdwijnen, maar niet door nieuwe absurditeiten te creëren. Daar kan het wel eens toe leiden. Dat vraagt dus om een zorgvuldige wettelijke procedure. Wij zijn met het kabinet en met de Kamer die de PKB heeft aangenomen, voor een selectieve en beheerste groei van de luchthaven en wij denken ook dat dat mogelijk is. Beheerst is dus niet 420.000 vluchten, zoals de markt vraagt is – dat is plus 19% – of 400.000 vluchten ten opzichte van de 354.000 die er nu zijn, dat is plus 13%. Dat is niet beheerst, dat is onbeheerst, temeer omdat het al voorafgegaan is door een groot aantal jaren waarin Schiphol de grootste groei was. Dat zou gevolgd worden door een groot aantal jaren waarin Schiphol op basis van de milieugrenzen helemaal niet meer zou kunnen groeien of dat de milieugrenzen definitief verloren zouden gaan.

Wij moeten oppassen dat de mensen niet "Schipholmoe" worden en het vertrouwen in een verantwoord en adequaat Schipholbeleid niet verliezen. Dat is ook niet nodig en dat vraagt van de politiek om niet volgend maar sturend op te treden. Vandaar mijn expliciete verzoek om dat bestuurlijk-politieke kader. Daarover wil ik de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Commissie geluidhinder Schiphol op 3 december 1997 gevraagd heeft om een politiek-bestuurlijk kader voor de ontwikkeling van Schiphol tot (ten minste) 2003 waaraan het gebruiksplan 1998 getoetst kan worden;

overwegende, dat een dergelijk kader tot op heden niet is opgesteld;

verzoekt de regering haar advies-

aanvraag over het gebruiksplan 1998 bij de Commissie geluidhinder Schiphol alsnog te completeren met een politiek-bestuurlijk kader voor de ontwikkeling van Schiphol tot (ten minste) 2003,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gijzel en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 2 (25849).

De heer **Reitsma** (CDA): Over oppositie gesproken... Collega Van Gijzel schrijft in Trouw van vorige week ten aanzien van het Schiphol-beleid over de jaren 1995, 1996 en 1997: het is een onnavolgbaar rommeltje geworden. Zo bezien is de motie die hij heeft ingediend, eigenlijk een motie van wantrouwen aan het adres van beide bewindslieden. Heeft hij met deze motie de bedoeling om de bewindslieden weer op het rechte spoor te krijgen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, de motie is bedoeld om met elkaar dat proces op een evenwichtige manier in te gaan. Mijn opmerking dat het een onnavolgbaar rommeltje is geworden, slaat niet alleen op de minister, maar op het totale complex van gebeurtenissen. U heeft zich ook wel eens in dergelijke termen uitgelaten. Het is overigens de mening van velen. Of ik nu in de trein of op straat met mensen praat, men kan het niet meer volgen. Er ligt een PKB, gebaseerd op berekeningen van het CPB, maar die berekeningen vallen anders uit dan oorspronkelijk was gedacht. Dan ontstaan er problemen. De rechter moet ingrijpen en corrigeren. Dat maakt het voor mensen tot een onnavolgbaar rommeltje.

De heer **Reitsma** (CDA): U kunt toch niet ontkennen dat u de bewindslieden via deze motie een nieuw beleidskader opdraagt, omdat u het beleid dat tot op heden gevoerd is, een onnavolgbaar rommeltje vindt? Dat is toch een politiek oordeel dat u over deze twee bewindslieden uitspreekt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kunt proberen mij zo'n uitspraak te ontlokken. Daar heb ik niets op tegen, maar ik moet constateren dat er sprake is van een samenhang van

oorzaken. U heeft er ook op gewezen dat bijvoorbeeld de luchtvaartmaatschappijen de zaken niet altijd even gemakkelijk maken. Dat geheel, waarin de belangentegenstellingen zo groot zijn, en de manier waarop alles tot op heden gelopen is, leiden tot dat onnavolgbare rommeltje. Niemand is erbij gebaat dat die situatie gecontinueerd wordt. Ik ga ervan uit dat de minister er alles aan gelegen zal zijn om dat te corrigeren op een adequate manier. Dus ga ik ervan uit dat de minister mijn motie zal willen ondersteunen of overnemen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer Van Gijzel verzoekt de regering met zijn motie om de zoveelste nota of notitie. Dit onderwerp is al vaak bediscussieerd en één van de alternatieven was om een lex specialis te ontwerpen voor een snelle aanleg van de 5P-baan. Op die manier zouden heel wat problemen opgelost kunnen worden. Ik vraag mij af waarom de heer Van Gijzel de regering opnieuw vraagt om een nota of een notitie en waarom hij niet meewerkt aan de snelle oplossing van bijvoorbeeld een lex specialis. Zou dat niet veel nuttiger arbeid zijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het zou kunnen helpen om een versnelde procedure tot stand te brengen. Daarover zijn de argumenten al vaak gewisseld. Ik heb mijn verzoek aan de regering gedaan, omdat alle partijen die participeren in de Commissie geluidhinder Schiphol om zo'n kader vragen. Het zijn in totaal 25 partijen, onder andere de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven, de omwonenden en de milieuorganisaties. Op één punt zijn zij unaniem, namelijk dat het van buitengewoon belang is dat er zo'n politiek bestuurlijk kader komt. Wie zijn wij dan om dat te weigeren alleen omdat het vertragend kan werken?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Kunnen wij niet beter proberen om alle energie te zetten op de realisatie van zo'n 5P-baan, zodat in ieder geval 30% minder mensen last van geluidshinder heeft?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het er altijd mee eens geweest dat versnelde maatregelen, als dat mogelijk is via verantwoorde

## Van Gijzel

procedures, genomen moeten worden. Maar dat lost het probleem voor dit jaar, het komende jaar, het jaar daarop en het jaar daarop niet op. En dus is het verstandig om te kijken hoe wij het gebruiksplan 1998 moeten plaatsen in de jaren daarna en hoe wij met de jaren daarna omgaan. Ik heb het niet verzonnen, maar ik ben er wel een warm voorstander van. De partijen hebben daar direct belang bij en hebben daar ook om gevraagd. Zij vragen ons een politieke stap in die richting te zetten. Ik vind dat je dat dan niet moet laten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van de PvdA en de fractie van GroenLinks zijn het met elkaar oneens over de wenselijkheid van de groei van de luchtvaart. Beide fracties hebben echter een verzoek ingediend om tot een beoordelingskader in breder verband te komen. Om die reden vraag ik collega Van Gijzel of de Commissie geluidhinder haar advies over het aangepaste gebruiksplan moet herformuleren met het oog op dat nieuwe beleidskader dat op korte termijn moet worden uitgebracht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat stelt zij zelf voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat er niet alleen om dat zij dit zelf voorstelt, dat weet ik wel, maar vindt u dat ook?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Moties zijn vaak een achterhoedegevecht, maar het verschil tussen uw en mijn motie is dat in mijn motie wordt gesteld dat de grenzen rondom Schiphol in 1998 onverkort gehandhaafd dienen te worden, conform de toezeggingen van de regering. Mevrouw Van 't Riet is daarover duidelijk geweest. Ik neem aan dat uw fractie nog steeds achter de krachtige stellingname van de regering staat dat de geluidszone in 1998 onverkort overeind moet blijven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb om drie redenen problemen met uw motie. In de eerste plaats heeft het kabinet toegezegd de geluidszone te handhaven. Aanpassing is op basis van het wettelijke traject mogelijk,

maar er dient wel gehandhaafd te worden. Het gaat dus om bestaand beleid en de uitspraak dat dit moet gebeuren, is dus overbodig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister heeft in haar brief aan de commissie gesteld dat aanpassing gewenst is. Daarmee is er wel enige dynamiek op dat punt ontstaan. Ik zeg het dan nog heel voorzichtig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft vandaag helder gezegd hoe die passage gelezen moet worden. In de tweede plaats wordt in de motie het beleidskader beperkt tot de geluidsproblematiek. Daaraan zijn vele elementen verbonden. Er is ook een horizon in de tijd aan de orde. Ik vind dat belangrijk, want er wordt een relatie gelegd met de aanleg van de vijfde baan. In de derde plaats wordt de datum van 1 maart genoemd, maar voor mij geldt zo spoedig mogelijk, zodat de Commissie geluidhinder Schiphol binnen de gestelde termijn van zes weken een advies uit kan brengen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is mij duidelijk dat de PvdA-fractie in ieder geval van mening is dat de geluidszone in 1998 overeind moet blijven. Daar ging het mij om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben daarover helder geweest. In dit kader vind ik de term "handhaving van de geluidszone of -contouren" vervelend. Dat scheidt verwarring, want daarmee wordt de suggestie gewekt dat dit niet mag veranderen. Dat is volgens het wettelijk traject wel mogelijk, maar dan moet er wel gehandhaafd worden.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Bij de aanvraag van dit debat heb ik gezegd dat wij liever discussiëren over een besluit van de regering dan over een adviesaanvraag. Nu iedereen aan dit debat deelneemt, maak ik ook enkele opmerkingen. Ik laat maar eens een iets ander geluid horen. Ik vraag mij in de discussie hierover af waar wij in politiek Den Haag toch mee bezig zijn. De VVD-fractie en ministers zoals Kok, Melkert en Wijers stellen terecht: werk, werk en nog eens werk, want er is nog steeds een te hoge werkloosheid. Wij hebben met

Schiphol een fantastische banenmachine, met alles erop, eromheen en eraan.

De fractie van GroenLinks wil hierover debatteren. Ik constateer dat zij iedere keer zand in de banenmachine probeert te gooien, ook vandaag weer. Waarom vandaag opnieuw? Ik heb uit de woorden van de heer Rosenmöller niet begrepen dat dit gebeurt omdat de vliegtuigen steeds schoner, stiller, zuiniger en veiliger worden, hetgeen het geval is. Dit gebeurt niet omdat er extra nachthinder zal zijn als wij overgaan op 400.000 vluchten, want dat is ook niet het geval. Dit gebeurt ook niet omdat er te veel mensen of huizen op basis van de vergunning last zouden krijgen van vliegtuiglawaai, want met 9300 geluidsbelaste woningen bij 400.000 vluchten blijft Schiphol nog zeer ruim binnen de toegestane limiet van 15.100 woningen. Per saldo benut Schiphol bij 400.000 vluchten 62% van de toegestane geluidsruimte en dus niet 100% van hetgeen is toegestaan.

Voorzitter! Waarom dan wel? Omdat in de brief aan de orde is dat er volgens berekening bij 400.000 vluchten twee keer in een weiland, twee keer op een verkeersknooppunt en twee keer naast een ringvaart een overschrijding van de geluidsnorm zou kunnen plaatsvinden, en wel met 0,03 Ke, oftewel minder dan één decibel, respectievelijk 0,66 Ke. Wij moeten bedenken dat dit gebeurt op plaatsen waar niemand last daarvan heeft, omdat er niemand woont. Het gaat in dit geval dus niet meer om de bescherming van mensen, maar om de bescherming van een weiland, een verkeersplein en een parkeerplaats.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zit met een dilemma. Ik adviseer de heer Te Veldhuis om voortaan geen riedel meer af te steken tegen één fractie, maar mij te interrumperen op het moment dat ik mijn verhaal houd, want nu is het niet te pareren. Het is toch noodzakelijk om er een debat over te voeren, want ik laat mij niet zomaar zeggen dat wij zand in de banenmachine gooien of dat wij bagatelliseren wat er over het milieu bij Schiphol is gezegd, of woorden met een soortgelijke strekking.

Laat ik op drie punten concreet ingaan. Tegen de achtergrond van het feit dat Nederland distributieland wil zijn, zegt GroenLinks dat

## Te Veldhuis

Nederland innovatieland moet zijn. Dan is er minder ruimte voor de luchtvaart en meer ruimte voor een economische ontwikkeling die zich houdt aan milieugrenzen, die duurzaam is en waarbij de winst voor economie en werkgelegenheid plaatsvindt in andere sectoren dan de meest milieubelastende sector, de luchtvaart, als het gaat om vervoer en distributie. Dat is het principiële verhaal.

Het tweede punt is dat wij als enige partij vorig jaar pal hebben gestaan voor die grenzen waar de overheid zo prat op ging. Vorig jaar was er voor het eerst een wettelijke basis voor.

Het laatste punt is dat ik eens en voor altijd een eind wil maken aan die karikatuur dat het alleen maar om stallen en weilanden gaat. Als ik de heer Te Veldhuis daar niet van kan overtuigen, kan dat misschien met een citaat van zijn eigen partijgenoot, de minister van Verkeer en Waterstaat. Zij zegt: alhoewel een groot deel van de overschrijdingen plaatsvindt in dunbevolkt gebied, treedt er meer geluidshinder en slaapverstoring op, ook in het gebied buiten die zone.

Omdat het mensen niet interesseert of zij aan de ene of aan de andere kant van de zone wonen, maar omdat die mensen gewoon rust willen en willen kunnen slapen, ook in een omgeving waar luchtvaart is, zoals zij weten, is er een overheid die hen beschermt. Met het verhaal van de heer Te Veldhuis over gedogen is daar vorig jaar een eind aan gekomen. Dat moet hij eens in zijn zak steken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Over gedogen kunnen wij dadelijk misschien even apart praten, want dat is een ander punt. Het debat gaat nu over de brief die u zogenaamd in de trein hebt gevonden. In die brief staan de gegevens die ik heb genoemd. Daarvan heb ik dinsdag bij de regeling van werkzaamheden gezegd dat zij onderdeel horen te zijn van de integrale discussie over het gebruiksplan. Wij zouden niet moeten discussiëren over een adviesaanvraag van de regering aan een commissie die vervolgens advies uitbrengt. De regering bepaalt daar eerst haar standpunt over en dan komt het bij ons. Dan gaan wij de regering controleren. Dat is aan de orde.

Daarvan heb ik gezegd: als je over dit soort incidenten gaat discussiëren, betekent het dat je geen integrale discussie over het gebruiksplan voor 1998 krijgt. Daar duid ik op als ik zeg: iedere keer weer. Ik heb voorgesteld om een integraal debat te voeren over dat gebruiksplan, met alle ins en outs. Wij hebben al een afspraak gemaakt om dat volgende maand te doen. Iemand heeft al aangekondigd dat dit plenair moet, omdat wij daar waarschijnlijk moties over krijgen. Wij hebben ook afgesproken om nog voor de verkiezingen over de toekomst van de luchtvaart te discussiëren. Dat komt allemaal aan de orde. Het gaat nu om een klein puntje waarover deze interpellatie is aangevraagd. Daarom heb ik dat zo gevraagd. U hebt om een debat gevraagd, dan kunt u het krijgen ook.

De **voorzitter**: Wij moeten oppassen dat wij geen debat krijgen waarvoor wij volgende maand tijd hebben gereserveerd. Wij moeten in de buurt blijven van het punt waar het om gaat, dus niet te veel uitwaaiëren en niet te veel wegvliegen van de kern waar het om gaat bij deze interpellatie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het is geen zand in de banen-machine. Het gaat niet alleen om de noodzaak om een debat te voeren over een adviesaanvraag, maar in die adviesaanvraag zegt de minister van Verkeer en Waterstaat dat het wenselijk is dat de geluidszone wordt aangepast. Het is buitengewoon merkwaardig dat daar een standpunt in wordt geformuleerd door de minister. Is het raar dat de minister van milieu daar laaiend over was? Is het vreemd dat iedereen meedoet aan een debat over iets wat een incidentele oprisping is van de minister van Verkeer en Waterstaat? Dat is waar het om gaat. Dat is wel degelijk een debat waard, omdat wij voortdurend de vinger aan de pols houden, zeker als het gaat om grootschalige ontwikkelingen, zoals de groei van de luchtvaart, met al haar lusten en lasten.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb bij de aanvraag van de heer Rosenmöller afgelopen dinsdag gezegd dat het gaat om overwegingen van een minister. Dat staat in de eerste alinea van de brief. De minister eindigt er ook mee: ik

overweeg een wijziging van het plan. Zij overweegt een wijziging en wil daarover graag de mening hebben van de commissie. Vervolgens hebben wij vanochtend kunnen lezen dat de voorzitter van de Commissie geluidhinder zegt dat voordat hij in het vervolg adviezen uitbrengt, hij ook wel eens wil weten wat het standpunt van de regering zelf is, in plaats van als een soort open forum te moeten fungeren. Nu ligt er een adviesaanvraag met een aantal overwegingen. Natuurlijk zit daarin een soort standpunt verwerkt, maar er is nog geen besluit van de regering. Over een voornemen om een besluit te gaan nemen, wil de heer Rosenmöller een uitvoerig debat voeren. Dat mag. Hij heeft daarvoor ook de gelegenheid gekregen. Het is echter niet het volwaardige debat dat gevoerd had moeten worden, omdat wij over het totale gebruiksplan met alles erop en eraan eerst een eindoordeel van de regering moeten hebben. Wij moeten geen debat houden over een adviesaanvraag van de minister.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nog een keer: de heer Te Veldhuis bagatelliseert geweldig. Het lijkt wel alsof het de VVD goed uitkomt dat de minister van Verkeer en Waterstaat al het politieke signaal gegeven heeft dat inderdaad die 10% groei in 1998 opgevangen moet kunnen worden op Schiphol. In die adviesaanvraag wordt naast overwegingen ook een wens uitgesproken. Als je iets wenst, wil je dat als minister en staatsrechtelijk als kabinet. De wens wordt uitgesproken dat die geluidszones moeten worden aangepast. Dat is een inhoudelijk standpunt in een adviesaanvraag en dat is merkwaardig. Ik wil natuurlijk met de heer Te Veldhuis over twee weken over het eindstandpunt discussiëren. Ik kon echter niet weten dat dit eindstandpunt nog geformuleerd moest worden. Als een standpunt in deze brief staat, dan is dat zeker een spoeddebat waard. Het feit dat iedereen aan dit debat meedoet, bevestigt dat alleen maar.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De voorzitter van de Commissie geluidhinder Schiphol, de heer De Zeeuw, heeft gisteren nog verklaard, dat stond vanochtend althans in een aantal kranten, dat hij als hij een adviesaanvraag krijgt van de regering, graag een indicatie heeft

## Te Veldhuis

van de richting waarin de regering wil gaan. Ik vind het buitengewoon verstandig dat hij daarom vraagt.

Als de heer Rosenmöller niet weet dat dit een voornemen is, dan raad ik hem aan in het vervolg een brief wat beter te lezen. De brief is gedateerd 19 januari. In de brief staat dat de minister graag een advies wil hebben over de aanvulling van het gebruiksplan. De minister legt een aantal van haar overwegingen om advisering aan diezelfde commissie voor. Ik zou niet weten wat daaraan mis is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb niet gezegd dat er geen overwegingen in de brief staan. Ik heb alleen gezegd, en dat wil de heer Te Veldhuis niet zien en dan moet hij dus de brief beter lezen, dat er wensen in geformuleerd zijn. Ik was het met die wensen oneens en ik stond daarin niet alleen. De minister van VROM was ook overrompeld. Laat dat dan voor de heer Te Veldhuis een argument zijn om de noodzaak een spoeddebat te hebben over dit belangrijke onderwerp nog eens onder ogen te zien.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als de regering aan adviesaanvraag bij een instantie neerlegt, welke dan ook, maar in dit geval bij de Commissie geluidhinder Schiphol, en daarin een richting aangeeft waarin de regering of de minister zelf denkt, dan vind ik dat heel verstandig. Daar is absoluut niets mis mee. Je hoeft geen open advies aan zo'n commissie te vragen.

Ik vervolg mijn betoog. Ik heb die punten van de weilanden, verkeersknooppunten en de ringvaart aangegeven, omdat een onafhankelijke commissie-In 't Veld dit probleem betitelt als een soort absurditeitenprobleem. Dat rapport hebben wij wel gekregen. Deze commissie vindt dat er heel rare dingen gebeuren bij de berekening van de geluidshinder en dat daaraan dus wat moet gebeuren. Ik begrijp dat daar volgende week een definitief advies over komt. Als zo'n onafhankelijke commissie zegt dat er absurditeiten plaatsvinden in de huidige systematiek, moeten wij niet ziende blind en horende doof blijven. De starheid van het bestaande meetsysteem is er mede de oorzaak van dat er meer geluidsoverlast bestaat dan nodig is, aldus opnieuw die onafhankelijke commissie-In 't Veld.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Als je een norm stelt, zit er op een bepaald punt altijd wel ergens een absurditeit. Die haal je eruit. Vervolgens ontstaan er dan weer nieuwe. Zo kun je blijven afbreken. Mijn vraag aan de heer Te Veldhuis is de volgende. Ik weet dat de VVD toch wel voor rechtvaardigheid is: gelijke monniken en gelijke kappen. Dat geldt zeker als het gaat om belangen van bedrijven. Waarom gelden er voor industrielawaai veel strengere normen dan voor vliegtuiglawaai? Als wij voor Schiphol dezelfde normen zouden stellen als voor industrielawaai, dan vielen die absurditeiten van de punten die de heer Te Veldhuis noemt weg.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Hier hebben wij volgens mij al sinds jaren een verschil van mening over. In de PKB zijn de geldende normen vastgelegd. Ik denk niet dat ik die discussie over de normstelling nu met de heer Poppe moet overdoen. Er is toen – volgens mij in drie of vier Kamerzittingen – uiteindelijk besloten om het zo te doen.

De heer **Poppe** (SP): Dan zeg ik alleen: zeur dan niet over zogenaamde absurditeiten – ook daar wonen immers mensen, zoals is voorgelezen – en ga er niet alles aan doen om nog hoger te vliegen met 10.000 extra vliegbewegingen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik kan niet anders dan constateren dat de heer Poppe buitengewoon star en inflexibel is als hij vindt dat de banen van mensen minder belangrijk zijn dan een overschrijding van 0,03 Ke op een weiland of parkeerplaats of aan een ringvaart; daar wonen immers geen mensen.

De heer **Poppe** (SP): Het is erg dom om in de chantage op basis van werkgelegenheid – want dat doet Schiphol – te trappen: ik woon in een gebied waarin steeds meer geïnvesteerd wordt en waar steeds minder mensen aan het werk zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik constateer dat u een overschrijding van 0,03 Ke op een weiland belangrijker vindt dan de banen van mensen.

De **voorzitter**: Nu vervolgt u uw betoog, want wij waaieren nu uit.

De heer **Poppe** (SP): Nog één opmerking.

De **voorzitter**: Nee, want dan mag de heer Te Veldhuis ook weer een opmerking maken.

De heer **Poppe** (SP): Straks mogen de auto's op de grote weg dus 125 km/uur rijden.

De **voorzitter**: Mijnheer Te Veldhuis, wilt u uw betoog vervolgen?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Goed, voorzitter.

Aan dit soort zaken doen wij dus niet mee. Ook de VVD-fractie vindt uiteraard dat wij kritisch moeten toezien op wat er gebeurt, maar wij vinden het buiten alle proporties – ik denk dat ik dat duidelijk genoeg heb gemaakt – om de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de economie op en rond Schiphol te frustreren als het gaat om een relatief kleine afwijking van de berekende geluidscontour en dan nog niet eens op kwetsbare plaatsen. Wij vinden dat het evenwicht in dat geval volledig zoekraakt. Om een andere reden dan de heer Poppe vinden wij dat de politiek ongeloofwaardig is als wij dit soort kleine overschrijdingen bijna per definitie belangrijker gaan vinden dan het behoud of het scheppen van banen bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en bij Schiphol. Dat valt door ons absoluut niet uit te leggen. Mag ook het belang van de werkgelegenheid alsjeblieft nog een keer meetellen?

Iedereen mag kiezen voor zijn eigen positie; dat is ieders eigen verantwoordelijkheid. Wij kiezen in dit geval voor het belang van de banen van mensen, maar tegelijkertijd ook voor een evenwichtige combinatie van economie en milieu. Ook met 400.000 vluchten in 1998 blijft Schiphol ruim binnen de afgesproken milieugrenzen. Als je dan een combinatie kunt maken van milieu, economie én werkgelegenheid, is dat perfect. Als deze ontwikkeling verantwoord kan plaatsvinden via een apart anticipatiebesluit en door aanpassing van het handhavingsvoorschrift, krijgen de minister en de regering onze zegen voor zo'n overgangssituatie naar een definitieve situatie.

De heer **Hendriks**: Uw hele betoog ging duidelijk over de voortzetting van de inspraak met betrekking tot

## Te Veldhuis

het vliegveld Schiphol. Dat is niet de intentie van de brief geweest. Daarom vraag ik u klemmend waarom u datgene wat ik de minister zojuist heb voorghouden, volledig buiten uw inbreng houdt; ik doel op het feit dat de minister een aanvulling op het gebruiksplan 1998 als een formeel verzoek conform de Luchtvaartwet ziet en dat zij zichzelf op grond daarvan verplicht om binnen drie weken een besluit te nemen. Dat is helemaal in strijd met de inspraakprocedure; daar gaat het mijns inziens om en dat veroorzaakt mede de verontrusting van collega Rosenmöller. Gaarne uw antwoord.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Moet ik hieruit afleiden dat u geen adviesaanvraag had willen hebben, maar dat de regering meteen had moeten beslissen? Anders snap ik uw vraag niet.

De heer **Hendriks**: Ik merk dat u de teneur van mijn verzoek niet begrijpt. Het gaat erom dat de minister zichzelf via haar koppeling van een aanvulling van het gebruiksplan 1998 aan artikel 30b, lid 5, van de Luchtvaartwet verplicht om binnen drie weken een besluit te nemen. Daarmee loopt zij vooruit op de hele inspraakprocedure. Die intentie knelt in de brief; daarom heb ik ook de minister hier een vraag over gesteld, maar nu vraag ik het aan u, de vertegenwoordiger van de VVD-fractie.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzover ik het kan overzien, volgt de minister gewoon de procedures. Wij hebben een commissie ingesteld die daarover adviseert en daar zitten alle belanghebbenden in, onder andere gemeenten en luchtvaartmaatschappijen. Ik zou niet weten wie daar eigenlijk niet in zit. Het is toch heel netjes dat wij om advies vragen.

De heer **Hendriks**: Bent u het dan met mij eens dat de minister het zichzelf ontzettend moeilijk heeft gemaakt? Dat geldt zeker voor de minister van VROM. Dit was helemaal niet nodig geweest als zij dat niet bij haar ambtenaren had geïntroduceerd of anderszins had losgekregen. Dan hadden wij nu die discussie niet gehad. De procedure is nog gaande. Wij zitten nog in de inspraakprocedure.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik geloof niet dat de minister het daar heel erg moeilijk heeft; zij zit er redelijk ontspannen bij.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U staat er nog heel ontspannen bij. Mag ik u nog één vraag stellen? U sloot af met een heel vergaande stelling, namelijk dat de VVD-fractie vindt dat in 1998 400.000 vlieg-bewegingen op Schiphol mogelijk moeten zijn.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb gezegd: als dat verantwoord kan gebeuren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is weer iets anders. U relateerde dat slechts aan de geluidgehinderde woningen. Moet dat ook binnen de geluidscontour? Moet dat ook met inachtneming van de veiligheids-grenzen die gesteld zijn?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij hebben de randvoorwaarden afgesproken bij de planologische kernbeslissing. Daar moeten wij ons aan houden. De minister probeert nu op een legale manier – ik kan mij haast niet voorstellen dat het illegaal zou zijn – toch vooruit te lopen op de wijziging van de contouren, waarin nu een aantal absurditeiten zitten. Als dat binnen die randvoorwaarden kan, dan zeggen wij op voorhand niet "nee" tegen 400.000 vlieg-bewegingen. Wij blijven namelijk ruim binnen de echte milieugrenzen. Dat wil zeggen dat er niet meer dan 15.000 woningen geluidsbelast mogen zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Hier zegt de heer Te Veldhuis iets merkwaardigs. Hij brengt een rangorde aan in de milieugrenzen die in de PKB zijn opgenomen. Hij spreekt nu over de echte milieugrenzen, namelijk de maximaal 15.000 geluidgehinderde woningen. Is hij het met mij eens dat de geluidscontour als zodanig ook een milieubescherming biedt die tot op de dag van vandaag en alle dagen die nog volgen overeind moet blijven?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij hebben twee geluidscontouren: één voor de nacht en één voor de dag. De contour waar de heer Rosenmöller het nu over heeft, is de contour voor de dag. Er komen niet meer

nachtvluchten bij als er 40.000 vluchten bijkomen. Het gaat dus om de dagcontour. Die is voornamelijk gebaseerd op geluid en daar zitten een aantal absurditeiten in. Die heb ik net al een aantal keren genoemd en ook de regering heeft die al een aantal keren genoemd. Die zijn ons van buitenaf objectief en onafhankelijk gepresenteerd. Ik hoop dat de heer Rosenmöller ook de flexibiliteit kan opbrengen om absurditeiten niet in een star systeem te handhaven, maar die eruit te halen. Daar doel ik op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nog één slotopmerking. Er is natuurlijk altijd over absurditeiten te spreken, maar niet met als doel om 10% groei op Schiphol te realiseren. Als dat het doel van de heer Te Veldhuis is, dan hebben wij een fors meningsverschil.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Schiphol lijkt wel een dossier van ruzies en boze mensen; ruzies met elkaar, zonder elkaar te spreken. Afgelopen zomer had minister Jorritsma ruzie met Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de werkgevers en de werknemers. De rechter moest eraan te pas komen. Nu is er, althans als wij de kranten mogen geloven, ruzie tussen minister Jorritsma en minister De Boer. Nee, het is al opgelost. Men kijkt weer vredig naar elkaar. Het was een communicatiefout. Ik geloof het allemaal wel. De ruzie over de procedure mag dan beslecht zijn, maar deze twee bewindslieden hebben werkelijk een verschil van mening over het Schipholdossier. Dat belemmert dus geweldig veel.

De CDA-fractie heeft afgelopen zomer al een oproep gedaan aan de bewindslieden om de ruzie te stoppen omdat er kostbare tijd verloren gaat, en vervolgens komen wij in 1998 gewoon weer in de problemen met Schiphol. Het is zo langzamerhand schandalig hoe met de belangen van Schiphol wordt omgesprongen. Ik noem de werkgelegenheid, de economische bedrijvigheid, het vestigingsklimaat, helderheid bij de burgers, de positie van de KLM, de vakantiegangers, de reizigers naar de Canarische eilanden en noem het allemaal maar op. Je zou je kunnen afvragen of Schiphol bij dit Paarse kabinet nog wel in

## Reitsma

goede handen is. Daarover ontstaan op z'n minst twijfels. Kijkend naar de drie Paarse partijen en hun beleid ten aanzien van Schiphol, sluit ik mij aan bij wat de heer Van Gijzel in een interview in Trouw heeft gesteld, zij het met een wat andere titel. Wat die drie partijen van Schiphol maken, begint mijns inziens een onnavolgbaar rommeltje te worden. De spanning tussen enerzijds D66 en PvdA en anderzijds VVD druipt eraf. De heer Te Veldhuis houd ik voor dat dit allemaal ten koste gaat van de belangrijke zaken die ik zojuist heb genoemd en die ook hij naar voren heeft gebracht. Ik roep de bewindslieden op om de actie "beschadiging Nederlandse luchtvaart" te stoppen.

Voorzitter! Reeds in september, oktober 1997 heb ik de minister van Verkeer en Waterstaat voorgehouden: neem krachtig de regie in handen; tref maatregelen; anticipeer op ontwikkelingen in plaats van achter de feiten aan te lopen. Het is eenvoudig van de gekke dat wij ook vandaag weer moeten praten over de procedure ten aanzien van de absurditeiten die in de wet zitten. Omdat al in september die absurditeiten helder aan de orde werden gesteld – ik denk aan het parkeerterrein en aan het weiland – zou het toch normaal zijn geweest om die procedure toen al in gang te zetten. Dat zou beter zijn geweest dan er allemaal commissies op te gooien. Op die manier kan men het wel mooi over de verkiezingen heentillen, maar dat lijkt mij toch een slechte zaak.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Eind 1997, tijdens het overleg, toen u de minister ook al een onmogelijke opdracht gaf, eiste u van de minister dat zij de groei zou doorzetten, inclusief de nachtvluchten, maar wél binnen de milieugrenzen. Ik vond dat toen een spagaat. Mij valt op dat ik nu het laatste, "binnen de milieugrenzen", niet meer hoor. Hoe zit het wat dit betreft bij de CDA-fractie? Is men op het eerste blijven hangen?

De heer **Reitsma** (CDA): Zo heb ik het niet gezegd. Dat is uw vertaling van mijn woorden. U kunt het altijd kort en krom formuleren, als u dat wilt. Waar het mij om ging, was dat er tussen augustus 1997 en 2003 twee dingen moesten gebeuren. Allereerst zou moeten worden nagegaan of de aanleg van de vijfde baan zou kunnen worden versneld. In de tweede plaats zou er intussen

voor moeten worden gezorgd dat op Schiphol een bepaalde groei mogelijk zou blijven. Omdat het maximale aantal geluidgehinderde woningen lang niet gehinderd werd, was er een zekere geluidsruimte. Een aantal absurditeiten moest uit de handhavings- en meetsystematieken worden gehaald. De minister had daarmee wat ons betreft toen al kunnen beginnen. Nogmaals, het is van de gekke dat als er sprake is van een meetpunt in een weiland, er eerst een halfjaar wordt gestudeerd voordat de conclusie wordt getrokken dat de systematiek moet worden gewijzigd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het zou inderdaad te gek zijn als het zo was. De heer Rosenmöller heeft daarover ook al opmerkingen gemaakt. Ik ben zeker niet voor absurditeiten, maar wij hebben die contouren niet vastgesteld. Dat is in overleg met de luchtvaart, de NLR en de luchthaven gebeurd. Die absurditeiten mogen er wat mij betreft zo uit, maar er mogen geen nieuwe absurditeiten voor in de plaats komen. Ik hoorde u zojuist weer zeggen dat naar uw mening "een bepaalde groei" op Schiphol mogelijk zou moeten zijn. Wat betekent dit nu precies voor het oordeel van het CDA met betrekking tot het komende jaar? Zegt u hiermee dat die 40.000 vliegbewegingen er zo bij mogen? Of houdt u nog een slag om de arm?

De heer **Reitsma** (CDA): Wij vinden dat in algemene termen de versterking van de mainportfunctie van Schiphol gerealiseerd moet kunnen worden. Anders is het niet nodig dat er een vijfde baan wordt aangelegd en dat ervoor wordt gezorgd dat men mogelijk naar 60, 80 of 100 miljoen passagiers gaat. Op grond daarvan hebben wij al in september 1997 gezegd: minister, neem een aantal maatregelen opdat een bepaalde groei mogelijk blijft. Of het daarbij nu om 40.000 vliegbewegingen gaat of niet, vind ik een minder relevante vraag. U wilt het quoteren en daarover verschillen wij van mening. U heeft in het artikel in Trouw gezegd dat het er dit jaar maximaal 20.000 mogen zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat staat er helemaal niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar komt

het ongeveer op neer. En dat noemt u selectieve groei.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat ik wil, is selectieve groei en daarmee ruimte maken om de noodzakelijke groei op de luchthaven verder te kunnen accommoderen. In totaal spreek ik zelfs over zo'n 100.000 vluchten. En die gaan wij gericht inzetten. Het wordt omkleed met heel veel harde woorden, maar u zegt eigenlijk dat u de milieugrenzen gewoon wilt handhaven, dat u wilt proberen de groei op Schiphol te laten doorgaan binnen de marges die daarvoor mogelijk zijn en dat dit niet per definitie 40.000 is.

De **voorzitter**: Ik herinner eraan dat de regering wordt geïnterpelleerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat cijfer is voor mij onbelangrijk, maar het zou 40.000 kunnen zijn. Daar heb ik ook geen enkel bezwaar tegen, als het maar gebeurt binnen verantwoorde condities. Het gaat erom dat de milieugrenzen worden gehandhaafd, maar dat met grote snelheid de absurditeiten eruit worden gehaald. Je mag daarop anticiperen, maar wel onder de conditie dat het juridisch houdbaar moet zijn. En daarin deel ik dus een beetje de opvatting van de minister van Verkeer en Waterstaat, die althans in de krant gesuggereerd is. Ik vraag de minister of dat zo is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Uw verhaal lijkt mij juridisch niet houdbaar. U zegt dat groei mogelijk moet zijn, dat absurditeiten op zo kort mogelijke termijn eruit gehaald moeten worden en dat de minister eigenlijk verleden jaar had moeten beginnen. Ik concludeer uit uw verhaal dat u, vooruitlopend op die absurditeiten, de groei wilt accommoderen. Of heb ik dat mis?

De heer **Reitsma** (CDA): Nu maakt u het nog fraaiër. Ik heb in september, oktober deze bewindslieden opgeroepen om met grote spoed die procedures in te zetten. U herinnert zich die debatten. Er is twee keer een algemeen overleg geweest. Wij zijn nu bijna een halfjaar verder. Er is wel een commissie aan het werk geweest, maar verder is er procedureel nog niets gebeurd. Nu schijnt de minister van Verkeer en Waterstaat een klein stapje in de procedure te zetten en ontstaat er direct hopeloze ruzie. Dan moet u mij niet verwijten

## Reitsma

dat ik nu vraag om te regelen dat Schiphol kan groeien. Als het aan ons had gelegen, was dat eerder gebeurd. Dan hadden wij nu het gewijzigde gebruiksplan kunnen vaststellen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is het verleden. Daarom hebben wij ook het rapport van de commissie-In 't Veld gekregen. Dat past ook in de procedure. Wij hebben het echter nog niet gewijzigd en de absurditeiten zitten er nog in. Willen wij het wettelijk op een fatsoenlijke manier doen, dan duurt het nog een jaar. Wilt u, de CDA-fractie, daarop vooruitlopend al gaan gedogen, anticiperend op de situatie dan?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is toch een absurde vraag aan een oppositiepartij. Regering, regeer! Wij roepen de ministers op om op basis van onze visie op de versterking van de mainport Schiphol beleid op te zetten. Als bewindslieden om hun moverende redenen, mogelijk om politieke meningsverschillen te verdoezelen, dat laten liggen of traag werken, gaat u dan mij vragen of ik straks ga gedogen? Dat is voor mij niet eens een vraag. Ik roep de bewindslieden op om aan de slag te gaan en niet weer een halfjaar te verspelen, zoals nu is gebeurd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vraag alleen maar een simpel "ja" of "nee". U zegt dat de werkgelegenheid van belang is en dat de luchtvaartmaatschappijen hun groei moeten kunnen accommoderen. Wilt u dat daarop vooruitlopend dit jaar gaan doen of niet? U geeft geen antwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie zal niet eerder over gedogen spreken dan wanneer de bewindslieden met een voorstel komen. Voor mij is gedoogbeleid op dit moment niet aan de orde. Ik roep de bewindslieden op om hun huiswerk te doen, zodat wij niet hoeven te gedogen. Ik roep de bewindslieden verder op om te anticiperen op een aantal ontwikkelingen in plaats van overal op te wachten en achter de feiten aan te lopen, waardoor zij te laat zijn en vervolgens de Kamer moeten vragen of die bereid is om te gedogen. Dat is toch de zaken op hun kop zetten. Dat wordt veroorzaakt door deze bewindslieden. En die veroorzaken

dat, omdat de drie Paarse partijen in dit kabinet en in het parlement een fundamenteel verschil van mening hebben over wat er met Schiphol moet gebeuren. Daar worden wezenlijk de belangen van Schiphol op het spel gezet. En dat vindt de CDA-fractie een hachelijke zaak.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, ik zie dat u wilt interrumpen. Dat wordt voor u dan echt de laatste keer. We moeten de tijd in het oog houden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik anticipeer op iets wat wij allemaal gewenst vinden, namelijk absurditeiten uit de aanwijzing halen. Dat is in feite gedogen. De heer Reitsma zegt: anticiperen op de situatie roept daartoe op. Ik moet daarom concluderen dat de CDA-fractie wil gedogen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is een volstrekt onjuiste conclusie. Dit kunt u niet zeggen. Als u dit meent, hebt u met de oren dicht naar mij geluisterd. Gedogen is wat mij betreft vandaag volstrekt niet aan de orde.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Daarmee ben ik het eens. Mijn vraag aan de heer Reitsma houdt verband met de mogelijkheid boven de 360.000 uit te komen. Wat vindt hij dan van de selectieve groei, een punt dat met name de heer Van Gijzel naar voren heeft gebracht? Is daarbij dan sprake van een vorm van geleide economie? Is de heer Reitsma daar voor? Dus: wat vindt hij daarvan? Het is wel handig om dat te weten. Als het geen 360 mag zijn, mag het dan wel zijn: 370, 380, 390...

De heer **Reitsma** (CDA): ...of 410.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ja, of moet volgens de CDA-fractie de overheid deze economische ontwikkeling gaan geleiden? Of zegt u met de VVD: we moeten de milieuraandvoorwaarden in acht nemen en vervolgens maar zien hoe de ontwikkelingen op de markt zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Hierover ben ik in het begin van mijn betoeg redelijk helder geweest. Collega Te Veldhuis stond toen echter met collega Van Gijzel te

praten. Ik heb gezegd dat ik het belang van werkgelegenheid en een goed vestigingsklimaat, alsmede economische belangen, de positie van de KLM en de belangen van de vakantiereizigers die naar zonnige landen gaan, zo wezenlijk vind, dat het onverantwoord zou zijn als de overheid dirigistisch en met een geleide politiek optrad. De overheid heeft de plicht het wettelijk kader tijdig klaar te hebben. Het benutten van de ruimte moet gebeuren met inachtneming van verantwoorde milieugrenzen en op die manier moet de overheid reguleren. Gelet op de verschillende belangen, roep ik de bewindslieden op om, tijdiger dan nu het geval is, het wettelijk kader klaar te hebben. Als ze dat niet lukt, drukken de bewindslieden het parlement halverwege dit jaar weer in een situatie waarin de vraag over gedogen aan de orde is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik vind het fantastisch dat de heer Te Veldhuis via de heer Reitsma de bal naar mij speelt. Ik wil nu beide heren een vraag stellen. Nu zij zo manhaftig roepen dat de overheid hier niet leidinggevend moet zijn en dat op dit punt niets door de overheid opgelegd moet worden, roep ik hen op een motie in te dienen om het slotallocatiesysteem van Schiphol morgen af te schaffen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat vind ik een absurditeit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het slotallocatiesysteem is hét systeem waarmee de overheid aangeeft hoeveel ruimte er op de luchthaven is en wat toegewezen kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Waarom is het slotallocatiesysteem ingesteld? Dat is gebeurd omdat thans op grond van het wettelijke kader de ruimte te beperkt is. Dan is het de plicht van de overheid verstandig te reguleren. Het is dan toch volstrekt lariekoek een dergelijke vraag te stellen? Weet u waar u eens over na moet denken? De Partij van de Arbeid zou in het parlement helder moeten zeggen: wij durven voor de verkiezingen niet over een gewijzigd gebruiksplan en de wezenlijke toekomst van Schiphol te praten. Als u dat wel durft, moet u zich niet storen aan de verkiezingen en de moed hebben om te zeggen: we

## Reitsma

praten gewoon over dit onderwerp en we maken ook eens een keer een keus die in het belang is van alle zaken die met het functioneren van Schiphol verband houden.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, u mag nog één keer interrumpen. Als u het daarbij niet laat, gaan we de tijd die in februari voor u is gereserveerd maar voor andere doeleinden inboeken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp uit het betoog van de heer Reitsma tot nu toe dat de verkiezingen bij de heer Reitsma de meeste aandacht hebben. Dit is echter bij mij absoluut niet het geval. Daarom zei ik ook dat het belangrijk is voor de komende vijf jaar de ruimte te inventariseren. Daar wordt ook door de markt, door de luchtvaartmaatschappijen, om gevraagd. Ik vind dat afspraken gemaakt kunnen worden over de manier hoe men hiermee om zou kunnen gaan. Dat is niet dirigistisch optreden, maar met elkaar proberen op een verantwoorde manier en met inachtneming van de milieugrenzen de economische ruimte op Schiphol goed weg te zetten.

De heer **Reitsma** (CDA): Tegen die benadering heb ik twee bezwaren. In de eerste plaats wijs ik erop dat de minister in september tijdens een algemeen overleg al heeft toegezegd dat zij een visie zal presenteren waarmee wordt aangegeven hoe tussen september toen en 2003 tot een invulling zal worden gekomen, zodat op Schiphol groei mogelijk blijft. In de tweede plaats wijs ik op een bezwaar dat voor mij veel fundamentele is. Als u via een motie oproept eerst een politiek bestuurlijk kader te ontwikkelen alvorens de commissie opnieuw een advies zal geven over het gewijzigde gebruiksplan en alvorens de minister dat gewijzigde gebruiksplan gaat vaststellen met alle procedurele punten die daarbij aan de orde zijn, zoals het beginnen met het uit de wet halen van absurditeiten, dan betekent dat dat u kiest voor een procedure die een paar maanden kost. Daarom heb ik het vermoeden dat u een zodanige agenda hebt dat u het over de verkiezingen heen wilt tillen. Dat vind ik kwalijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U vraagt in september aan de minister om voor de verkiezingen iets te doen. Ik

zeg dat het over twee weken mag. Dan ben ik toch sneller dan u, of versta ik dat verkeerd? Ik vraag de minister om het zo snel mogelijk te doen. U heeft er bezwaar tegen omdat u het al voor mij gevraagd heeft. Belangrijker vind ik dat de commissie-In 't Veld dinsdag met haar rapport komt, een groot aantal suggesties doet en hoogstwaarschijnlijk aangeeft welke capaciteit daarmee gepaard gaat. Volgens mij is er een heel werkbare optie om zo'n politiek-bestuurlijk kader daarop te baseren.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik hoor het oordeel van de minister wel. In ieder geval staat voor mij vast dat u ook in de procedurevergadering hebt gezegd dat wij tussen 1 en 10 februari met de minister willen spreken over het gewijzigde gebruiksplan. Als u nu een motie indient, dat de minister eerst met een bestuurlijk-politiek kader moet komen voor de periode tot 2003, dan heb ik mijn ernstige twijfels of dat haalbaar is. Als het haalbaar is, hoor ik dat wel van de bewindslieden. Ik zou het echter geweldig tragisch vinden als door dit gedraai de procedure nog verder wordt gerekt, waardoor Schiphol nog meer in de klem komt.

Voorzitter! Kan de minister van Verkeer en Waterstaat uiteenzetten wat zij in deze procedure ten aanzien van het wijzigen van die absurditeiten – dan hebben wij het over de vorm en omvang van de zone en de meetsystematiek – nu precies verstaat onder de koninklijke weg?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik heb de indruk dat de bewindslieden betrekkelijk ontspannen achterover kunnen leunen, want dit is toch meer een soort verkiezingsdebat geworden dan een interpellatie, waarbij het gaat om inlichtingen van de regering, zoals u terecht al opmerkte. Maar goed, het is kennelijk verkiezingstijd. Wij zullen dat nog wel vaker meemaken. Ik heb er op dit moment geen behoefte aan om daaraan mee te doen. Het gaat om de inhoud van de zaak. Overigens werd de indruk gewekt dat er niets aan de hand was, maar ik had toch het idee dat er enige plooiën gladgestreken moesten worden. Daar is het Torentjesoverleg voor geweest. Er was dus toch wel iets aan de

hand, maar ik spreek mijn dank uit voor de uitleg. Het zijn allemaal misverstanden geweest. Wij hadden het kennelijk niet zo goed begrepen.

Het tekent wel hoezeer zowel in de Kamer als tussen de ministers Schiphol en de luchtvaart zeer gevoelige onderwerpen zijn. Dat is begrijpelijk, gezien de grote belangen die op het spel staan. Daarom vind ik het zo slecht dat wij in deze kwestie van incident naar incident lijken te lopen, nu al geruime tijd. Dat moet voorkomen worden, want het is slecht voor de geloofwaardigheid van de overheid. Op deze manier leggen wij een wel heel zware hypotheek op het veel fundamentele debat over de toekomst van de luchtvaart in ons land. Ik ben bezorgd over een afnemend draagvlak voor een evenwichtige en goede discussie over het TNLI-project en alles wat daarmee samenhangt. Daar moet het om gaan. Dan hebben wij natuurlijk ook de discussie over de vraag wat er moet gebeuren tot 2003.

Over de huidige situatie wil ik heel kort zijn. Als er reden is tot wijziging van de geluidszones en de handhavingsmethodieken, zoals de ministers hebben aangegeven, dan moeten wij dat via de normale procedures doen. Ik wacht voorstellen daartoe dan ook met een gerust hart af. Ik ben het wel in zoverre met de heer Van Gijzel eens dat wij, juist om te voorkomen dat wij in de komende tijd van incident naar incident lopen, een duidelijk beleidskader moeten hebben voor datgene wat wij nu doen in de periode tot de aanleg van de vijfde baan en de verruiming van de accommodatie. Hoe staat het overigens met het wetsvoorstel dat de minister van Verkeer en Waterstaat in voorbereiding had, waar ik weliswaar niet bij voorbaat met instemming maar wel met veel belangstelling naar uitkijk? Ik hoor er niet veel meer van. Ook dat is van belang.

Een ander aspect is dat ook bij de besluitvorming de veiligheidsaspecten voor mijn fractie een centrale rol blijven vervullen. Ook daarop heeft de heer Van Gijzel terecht al eerder gewezen. Dat hoort in deze discussie voortdurend naast milieu en economie een derde pijler van de besluitvorming te zijn. Ik neem dat de ministers dat met ons eens zijn.

Ik heb nog een feitelijke vraag. Ik vind het nogal merkwaardig dat de



## Van den Berg

meting van de geluidssituatie geheel gebaseerd is op modellen en niet op feitelijke meting van decibels. Uit discussies uit de pers heb ik begrepen dat akoestische deskundigen dat een tamelijk frustrerende situatie vinden. Komt dit punt ook aan de orde in de rapportage van de commissie-In 't Veld en zijn de ministers van plan om hier iets aan te doen?

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Alle discussies rond de ontwikkelingen op Schiphol geven de CD altijd de indruk dat de opkomst van GroenLinks en de heer Rosenmöller omgekeerd evenredig is met de ondergang van Schiphol.

Wetten zijn er in het algemeen voor ontworpen om bepaalde handelingen te verbieden. Dat is hier totaal niet aan de orde. Hier wordt geprobeerd een wettelijk kader te scheppen voor een technische ontwikkeling in de luchtvaart en een groei van de economie rond Schiphol, die eigenlijk niet in wettelijke kaders te vangen zijn. Wij springen er iedere keer uit. Daarom vindt de CD-fractie het tamelijk onverstandig om de ontwikkeling iedere keer weer wettelijk te willen begeleiden. De regering moet regeren; zij heeft natuurlijk bepaalde voorwaarden te stellen aan de groei. Daarbij moet echter worden gedacht aan beleidsmaatregelen die veel eenvoudiger te wijzigen zijn, omdat de situatie op Schiphol zich nu eenmaal snel wijzigt.

Natuurlijk geven wij hoge prioriteit aan de economische ontwikkelingen, aan de ontwikkeling van de luchtvaart, zeker als Schiphol een mainport moet worden. Het lijkt niet mogelijk om de groei op Schiphol af te remmen en dan toch de ideeën en de idealen van een mainport na te streven. Die keuze zal duidelijk gemaakt moeten worden. De verkiezingen lopen daar doorheen. Naarmate men linkser is, is men meer tegen de ontwikkelingen in de luchtvaart en dus in de economie.

De PvdA heeft gewag gemaakt van de ruimte die moet worden ingevuld. Alle partijen zitten om de tafel, van luchtvaartmaatschappij tot milieuorganisatie. De standpunten staan lijnrecht tegenover elkaar. Wij hebben minister De Boer indertijd gevraagd naar de standpunten van de regeringen van de ons omrin-

gende landen. Stel dat de regering de groei van Schiphol wil afremmen en deze niet wil laten uitlopen tot 400.000 vluchten. Zijn er dan luchtvaartmaatschappijen met een afnemende interesse in landingsrechten op Schiphol? Zijn er maatschappijen die hun groei dan in het buitenland kwijt kunnen? De regering heeft indertijd toegezegd dat hierover informatie zou worden ingewonnen. De CD is er zeer benieuwd naar.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik zal pogen in mijn beantwoording wat korter te zijn dan de Kamer. Dat kan ook redelijk eenvoudig, omdat de Kamer veel meer vooruit is gelopen – die vrijheid heeft zij overigens – op besluitvorming in het kabinet die nog moet plaatsvinden, na afloop van alle adviezen die nog moeten worden uitgebracht.

De heer Rosenmöller vroeg nog eens naar het verschil tussen "eindstandpunt" en "standpunt". Voorzitter! Er is geen kabinetsstandpunt. Dat kan ook helemaal niet, maar ik geloof dat dat duidelijk is geworden in het interruptiedebatte. Overigens meende ik te horen dat de heer Rosenmöller de procedure door elkaar haalde. Bij een gebruiksplan of een aanvullend gebruiksplan is het gebruikelijk dat alvorens er besluiten worden genomen over de eventuele goedkeuring ervan en over de manier van omgaan daarmee, advies aan de Commissie geluidhinder Schiphol wordt gevraagd. Verder zei de heer Van Gijzel terecht dat de Commissie geluidhinder Schiphol zelf vraagt dat voortaan aan te geven. Dat vraagt om wijziging van de procedures. Overigens heb ik een aantal overwegingen in de brief opgenomen, omdat daar al in december om was gevraagd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over de procedure hebben wij geen meningsverschil. Als dat onduidelijk is, wil ik dat meningsverschil hierbij wegnemen. De reden voor de interpellatie is dat als het kabinet bij monde van de minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat er geen kabinetsstandpunt is, ik dat zo mag

interpreteren dat het kabinet op dit moment niets met de geluidszones wenst te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sterker nog: je moet het doen. Het ging om de vraag of je ook zonder wijzigingen van allerlei dingen kon doen. Dat wenselijke slaat hierop dat als je iets doet, het van belang is om dat volgens wettelijke normen, langs begaanbare paden te doen. Dat is precies het misverstand dat is ontstaan. Dan is het wenselijk om dat op de juiste wijze te doen. Ik wil best toegeven dat ik niet duidelijk genoeg ben geweest in de brief. De CGS heeft het in elk geval goed begrepen. Overigens zaten daar enkele mensen van mijn ministerie in. Zo is het misverstand naar ik hoop echt de wereld uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, niet helemaal. Het lijkt alsof u in de brief zegt: als wij een besluit tot wijziging van de aanwijzing nemen voordat de wettelijke procedure is doorlopen, kan het handhavingsvoorschrift worden aangepast. Dit is voor mij cruciaal. Als de normale wettelijke procedure wordt doorlopen – D66 wil dat ook – betekent dit dat het handhavingsvoorschrift niet kan worden aangepast. Doorredenerend houdt dit in dat het gebruiksplan van Schiphol zoals dat nu wordt ingediend, absoluut niet kan, omdat het niet valt binnen de wettelijke kaders. Omdat het vrij actueel is, wil ik daar toch duidelijkheid over hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt daar volgende week duidelijkheid over. De commissie-In 't Veld adviseert ons namelijk over hoe wij op de korte en de wat langere termijn om moeten gaan met die absurditeiten, het handhavingsvoorschrift en de metingen. U krijgt vervolgens bericht hoe wij daarmee denken om te gaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat ben ik niet met u eens. De commissie-In 't Veld adviseert ons over eventueel wel of niet aanpassen van een aantal meetpunten. Die aanpassing moet volgens wettelijke procedures worden doorgevoerd. Dat zou een verandering van de aanwijzing betekenen, wat in de tijd nogal wat betekent. Als je daarop inbreuk wilt plegen, verloopt dat niet via de normale wettelijke procedure. Daar

## Jorritsma-Lebbink

heeft In 't Veld verder niets mee te maken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb hem wel een paar vragen gesteld, onder andere over de weg waarlangs wij dingen moeten gaan doen. In zijn interim-rapportage heeft hij daarover opmerkingen gemaakt, waarbij hij heeft gezegd nog nader onderzoek te moeten verrichten naar de wijze waarop dat juridisch kan worden geregeld. Daarom ga ik nu niet een einduitspraak doen over hoe wij het gaan doen en wat wij gaan doen en welk besluit wij kunnen nemen. Ik ben ervan overtuigd dat wij niet met een besluit naar de Kamer moeten komen, waarvan iedereen aan het eind van de rit weet dat wij door de eerste de beste rechter weer tot de orde zullen worden geroepen. Dat is niet de bedoeling.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Teneinde volstrekte helderheid te verkrijgen, wil ik de minister het volgende vragen. Zij stelt in de brief dat zij het vanwege een aantal aanbevelingen wenselijk acht dat de geluidszone wordt aangepast. Nu zegt zij dat dat niet het standpunt van het kabinet is en dat het kabinet geen standpunt heeft, maar dat zij gezegd wil hebben dat als je al tot een aanpassing van de geluidszone komt, je dat moet doen via de koninklijke weg. Dat debat krijgen wij later. Hier staat dus geen standpunt van het kabinet in en voorzover het er staat, is het er niet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat heb ik nu twee keer gezegd.

De heer Hendriks zei dat ik het verkeerd doe. Het is echter gewoon een aanvulling op het gebruiksplan. Dat betekent dat het een wijziging is. De wet zegt dan dat ik dat plan binnen drie weken moet vaststellen.

Er zijn vragen gesteld die de heer Rosenmöller al had gesteld. Daar zal ik niet nog eens hetzelfde antwoord op geven.

Er is gevraagd waarom alleen de mainportdoelstelling wordt genoemd, aangezien het verhaal ging over de milieudoelstelling. Als je praat over een dubbeldoelstelling, heb je het dus over beide. Er zijn grenzen gesteld en er zouden problemen kunnen ontstaan vanwege de milieudoelstelling. Ik had misschien in plaats van over mainportdoelstelling moeten praten over dubbeldoelstelling. Wij hebben

echter problemen met de ene kant daarvan.

Ik zal nu ingaan op de moties van de heren Rosenmöller en Van Gijssel. De Commissie geluidhinder heeft gevraagd om een politiek-bestuurlijk kader. Ik ben ook van mening dat zo'n kader er moet komen. Ik heb verleden jaar al gezegd dat wij in de loop van dit voorjaar die doorkijk naar 2003 zouden moeten geven. Overigens beginnen wij niet vanuit een blanco situatie, want de IBV ligt er al. Ook daarin worden een aantal afspraken gedaan over de kortere of middellange termijn. Het is van belang om in het kader van de vaststelling van het gebruiksplan, nadat de advisering is ontvangen, zo'n soort doorkijk te geven. Dat zal overigens op dat moment alleen in indicatieve zin kunnen gebeuren, want het moet nog veel verder uitgewerkt worden als je er ook eindconclusies aan wilt verbinden. Ik ben graag bereid om een poging te wagen om, wanneer wij de besluitvorming afronden rond het addendum, een poging te doen om die doorkijk wat breder te geven. Wat dat betreft heb ik dus niet zo'n behoefte aan moties. Wij zijn namelijk bereid om die poging te wagen. In de commissie bestaat overigens wel verdeeldheid over de vraag wat moet worden gedaan met dat kader.

De heer **Reitsma** (CDA): In de motie-Van Gijssel staat: verzoekt de regering haar adviesaanvraag over het gebruiksplan aan de commissie alsnog te completeren met dat bestuurlijke kader. Wanneer is de minister in staat om dat bestuurlijke kader te maken? Hoelang moet er vervolgens gewacht worden op het definitieve advies van de commissie? Eerder kunt u het gewijzigde gebruiksplan toch niet vaststellen?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb de Commissie geluidhinder Schiphol gemeld dat het verstandig is als zij over delen van het rapport-In 't Veld beschikken, voorzover deze betrekking hebben op de korte termijn. De commissie kan die informatie dan betrekken bij haar nadere advisering. Het is de vraag of zij dat wil doen. Overigens verwacht ik dat de commissie-In 't Veld een aantal zaken naar voren zal brengen die te maken hebben met de periode tussen nu en het moment waarop de vijfde baan in gebruik genomen kan

worden. Ik vind niet dat er aan de kwaliteit van wat mogelijk is in de sfeer van die bestuurlijk-politieke aanpak de voorwaarde verbonden moet worden of er al dan niet besluiten genomen kunnen worden. Dat zal voor de Commissie geluidhinder een lastige discussie zijn. Ik ga ervan uit dat wij een eerlijke poging zullen wagen om een vooruitblik te geven, mede op basis van de adviezen die wij krijgen, op de jaren tot 2003 of, naar ik hoop, wat eerder.

Aan het adres van de heer Van den Berg kan ik melden dat de zaak zeer binnenkort behandeld zal worden in het kabinet. Ik hoop dat wij er vervolgens voortvarend mee aan de slag kunnen gaan. In dit verband wijs ik erop dat Schiphol zelf ook nagaat of er mogelijkheden zijn om het bouwproces te bekorten. Er wordt dus van twee kanten aan gewerkt om de zaken te versnellen.

Voorzitter! Dan kom ik bij de opmerkingen van de heer Reitsma. Ik moet eerlijk zeggen dat ik hem niet helemaal snap. Hij heeft mij inderdaad vorig jaar opgeroepen om snel te handelen, maar het vervelende is dat er toen rond het woord "absurditeiten" niet veel bekend was. Ik kan mij toch niet voorstellen dat hij had gewild dat ik een wetswijziging zou hebben ingediend met onder artikel 1 de tekst "de absurditeiten worden weggenomen". Dat is toch te vaag. De zaken moeten eerst goed geanalyseerd worden en bezien moet worden hoe zij aangepakt moeten worden. Om die reden is de commissie-In 't Veld in het leven geroepen, ook omdat wij een versnelde evaluatie wilden van de meetsystematiek en van de handhavingssystematiek. Het leek ons verstandig dat dit een onafhankelijk onderzoek zou zijn. Wij wilden geen tijd verliezen en wij wilden niet, zoals in de planning was voorzien, pas in 1999 met een evaluatierapport terzake komen. Het is niet mogelijk om een wet te wijzigen op basis van een signalering dat er misschien iets vreemds aan de hand is. Ik ben blij dat de commissie-In 't Veld er in zo'n korte tijd in zal slagen om een advies uit te brengen over de meet-systematiek en de handhavingssystematiek en een goede analyse te geven van de probleempunten. Op die basis kunnen wij zo snel mogelijk aan de slag met een plan van aanpak. Ik begrijp dan ook niet dat de heer Reitsma mij verwijt dat de

## Jorritsma-Lebbink

zaken sneller aangepakt hadden kunnen worden. Ja, ik had inderdaad een wetsvoorstel in kunnen dienen met een artikel waarin staat dat de absurditeiten weggelaten moeten worden, maar dat zou ons niet echt vooruitgeholpen hebben. Je moet namelijk wel aangeven hoe je dat moet doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik allemaal, maar wij spreken er vandaag niet voor de eerste keer over. Wij hebben er in september en in oktober uitvoerig met u over gesproken. Mijn fractie heeft er ook mee ingestemd dat u de commissie-In 't Veld zou verzoeken om er nog eens naar te laten kijken. Wij lopen echter het risico dat het gewijzigde gebruiksplan waar Schiphol behoefte aan heeft en waaraan allerlei goede argumenten ten grondslag liggen, voor 1998 geen soelaas kan bieden als eerst deze gehele formele procedure in wettelijk kader gestart moet worden. Daarmee komen Schiphol en de KLM in grote problemen. Ik heb daarover in de afgelopen periode schriftelijke vragen gesteld.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik zeg nogmaals dat ik daar pas een uitspraak over kan doen als ik beschik over het definitieve rapport van de commissie-In 't Veld. Ik hoop dat daar indicaties in staan om de zaken op een legale manier in te voeren, dus via de koninklijke weg. Overigens weet ik bij indicatie dat In 't Veld ook zegt dat dit met alle partijen moet gebeuren, want dat geeft de beste garantie dat het op een juiste en wellicht ook nog snelle wijze gebeurt.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd of de metingen gebaseerd zijn op modellen. Dat is inderdaad het geval. In het lange voorbereidingsproces van de planologische kernbeslissing, waarin iedereen zich ermee heeft bemoeid, is dat zo bedacht. Die werkwijze leek toen goed. Inmiddels lijkt het model iets minder handig, ook omdat er nogal wat verandert. Het is een van de onderwerpen die in de commissie-In 't Veld aan de orde komen. Vervolgens hoort dit onderwerp ook thuis bij de evaluatie van de berekeningsmethode. Daarover ontstaat dus zeker meer duidelijkheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Kan een en ander tot de conclusie leiden dat niet wordt uitgesloten dat er eigenlijk meer geluidsoverlast is dan de theoretische berekeningen tot nu toe hebben aangegeven?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik doe daarover absoluut geen uitspraken. De ene week zegt de een dat het veel ernstiger is en de tweede week zegt de ander dat het allemaal reuze meevalt. Zolang ons daarover geen feitelijkheden bekend zijn, houd ik mij stil op dat punt.

Voorzitter! Ik dacht hiermee op alle vragen te zijn ingegaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voor alle duidelijkheid nog het volgende. De heer In 't Veld heeft in zijn tussenrapportage een aantal voorstellen gedaan ten behoeve van een versnelling van de wijziging van de aanwijzing, mocht dat, gezien de absurditeiten, noodzakelijk zijn. De minister stelt duidelijk dat een en ander via de koninklijke weg, dus via wettelijke procedures zal gebeuren, zodat handhaving mogelijk is en ook ter voorkoming van een gerechtelijke uitspraak. Zij doet onder andere het voorstel de aanwijzing op te doen nemen in de procedure van de Raad van State. Wij wachten dat dinsdag af. De intentie is dus duidelijk.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik wacht nu even het eindadvies van de commissie-In 't Veld af, omdat zij juist op dit onderdeel nader onderzoek wil verrichten, alvorens een finaal standpunt in te nemen. Ik ga mij nu niet vastleggen op uitspraken van de commissie die ik nog niet ken. Mijn intentie is om zo snel mogelijk te werken. Ik heb aangegeven dat dit niet zodanig moet gebeuren dat wij een dag later bij de rechter staan om te horen dat het op die wijze niet mag. De zaken moeten op een legale, goede manier geregeld worden. Ook over wat er geregeld moet worden, moeten wij nog een beslissing nemen.

De heer **Hendriks:** De minister zegt dat zij wil voorkomen dat zij weer voor de rechter komt te staan. Ik vraag mij af wat deze minister als staatsvrouw wel waard is in dit land. De rechtspraak is iets geheel anders. Zij staat daarnaast. Zij dient zelf verantwoording voor haar daden af te leggen. De rechtspraak dient niet

over haar te oordelen. Dat kunnen wij alleen en niemand anders.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik wou dat dit waar was. Ik verwijs naar een uitspraak over Beek, waarbij de Kamer haar goedkeuring aan een procedure had gegeven, maar waarvan de rechter vervolgens heeft gesteld dat zij geen "ja" had mogen zeggen. Zo werkt het helaas dus ook.

□

**Minister De Boer:** Voorzitter! Ik kan kort zijn. Ik herhaal nog enige punten, omdat daarmee het gezamenlijk standpunt van deze bewindslieden en dus van het kabinet wordt bevestigd. Er is bestaand beleid, dat onder andere vastligt in de PKB. Daarin is aangegeven dat Schiphol kan groeien binnen de milieunormen, die ten aanzien van het geluid zijn vertaald in contouren en in het aantal geluidgehinderde woningen. Ook de veiligheidscontouren en de emissiegrenzen zijn vastgesteld, gerelateerd aan het jaar 1990. De heer Poppe heeft gevraagd of dat nog steeds van kracht is. Ik kan dit bevestigen. Er is geen nieuw standpunt ten opzichte van het bestaande beleid. Er is op dit moment wel een discussie gaande, waarbij twee aspecten aan de orde zijn. In de eerste plaats het aspect van de absurditeiten, aangegeven in het interim-rapport en mogelijk ook in het definitieve rapport van de commissie-In 't Veld. In de tweede plaats is er een discussie gaande over de groei.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! In de brief staat een wens en zo'n wens komt meestal uit een standpunt voort. Nu begrijp ik dat het standpunt er niet is en dat die wens een heel foute zin is. Wordt die echt geschrappt? Het is toch onduidelijk als er geen standpunt is maar wel een wens. Mijn vraag is of dit in ieder geval niet de wens is van de minister van VROM.

**Minister De Boer:** Noem je dit vragen naar de bekende weg of stoken in een gelukkig huwelijk?

De heer **Poppe** (SP): U kunt gewoon zeggen dat het niet uw wens is en dan zijn wij klaar.

## De Boer

Minister **De Boer**: Ik ga gewoon door, want u kent het antwoord.

Ik wil nog wel even praten over het wegnemen van de zogenaamde absurditeiten, want daar hebben een aantal woordvoerders aandacht voor gevraagd. Ik hoop dat men niet het idee heeft dat wij volgende week van een probleem worden verlost. Ik hoop niet dat men bezig is zich rijk te rekenen. De heer Reitsma zegt bijvoorbeeld dat er misschien 40.000 vluchten extra geaccommodeerd kunnen worden, omdat een aantal absurditeiten weggenomen zouden kunnen worden. Ik moet zeggen dat wij de zaak nog niet doorgerekend hebben, maar dat ik zeer sterk het gevoel heb dat dit wellicht iets zou kunnen betekenen, maar bepaald niet in de aantallen waar hij het over heeft.

Ik ben ook van mening dat het een heel evenwichtig rapport is. Afgezien van die absurditeiten staat er een aantal andere aspecten in, zoals het meten van geluid, waarover de heer Van den Berg het had. Wij weten uiteraard nog niet wat het betekent als je geluid gaat meten. Ik sluit niet uit dat je de ruimte die je enerzijds krijgt door het wegnemen van absurditeiten, anderzijds weer moet gebruiken omdat een aantal metingen betekenen dat de contour weer aangepast moet worden in verruimende zin. Kortom, wij weten het op dit moment nog niet. Men moet zich vooral niet rijk rekenen, want daar heeft men absoluut niets aan. Dan is men alleen maar bitter teleurgesteld als blijkt dat het niet zo is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het gaat mij ook niet om het getal dat je op kunt lossen met de zogenaamde absurditeiten. Het gaat mij thans even om het gebruiksplan dat Schiphol heeft opgesteld, waarover de minister nu advies krijgt, waarna het wordt vastgesteld. Schiphol geeft in de informatie, die wij ook hebben gekregen, aan dat het met die absurditeiten kan worden opgelost. Zolang het kabinet niet heeft aangegeven dat dit niet kan, ligt er geen informatie dat het niet kan.

Minister **De Boer**: Nee, maar ook niet dat het wel kan.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat heb ik ook niet gezegd. Er wordt gezegd, onder andere door Schiphol, dat die

groei met wat operationeel-technische instrumenten, die al bestaan, wordt opgelost. Daar ben ik benieuwd naar. Als dat kan, is er toch niets op tegen?

Minister **De Boer**: Nee, maar ik verwijs even naar uw buitengewoon interessante verkiezingsprogramma: Samenleven doe je niet alleen. Ik heb het er even bij genomen, want ik heb het voortdurend in mijn tas. Ik kijk naar de onderwerpen die mij met name bezighouden, milieu en ruimte en Nederland kwaliteitsland. Daarbij is voortdurend aan de orde dat je bij economische groei te maken hebt met het evenwicht met de milieu-aspecten. Daar ben ik het volstrekt mee eens. Dan hebben wij het niet alleen over geluid en hoe je meer groei op Schiphol kunt accommoderen, maar met name over het evenwicht. Het evenwicht heeft te maken met geluid, emissies en de veiligheidscontouren. Dat is voor mij van wezenlijker belang dan werk, economie en vakantie reizen, zoals u naar voren brengt.

Nogmaals, ik ben van mening dat economische groei een groot goed is. U weet van mij dat ik niet tegen economische groei ben, maar ik vind dat die zaken wel in een behoorlijk evenwicht moeten zijn. Ik heb in uw betoog eigenlijk buitengewoon weinig zorg gehoord over het milieuaspect en heel veel zorg over het groeiaspect.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, dit vind ik gewoon een flauwe grap. Het is ons concept-verkiezingsprogramma.

Minister **De Boer**: Dat is jammer.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dit punt blijft er wel in. Los daarvan, als wij hier een vijfminutendebatje hebben over een probleem dat u hebt veroorzaakt, kunt u niet van ons vragen dat wij een brede beschouwing over alle aspecten houden. Dan ken ik van u ook wel een grapje, als wij het hebben over een typisch geval van jammer. Dat was ook wel een brede benadering.

Minister **De Boer**: Op dit ogenblik ga ik in op wat u zelf naar voren hebt gebracht. Dat vind ik alleszins het becommentariëren waard.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister bekommert zich niet om

de chartermaatschappijen en de vakantievluchten. Door geklungel in de maanden augustus, september en oktober vorig jaar zijn er problemen ontstaan. Maar de minister is dan zo laconiek! Dan houdt zij ook geen brede beschouwing. Het gaat om haar geloofwaardigheid om ons de maat te nemen over alle onderdelen in ons verkiezingsprogramma die wij toevallig niet allemaal opsommen, maar waar wij wel volledig achterstaan. Ik wil daarover best met haar in discussie gaan. Ik zou maar zuinig zijn met dit type opmerkingen. Ik vind het "typisch jammer".

Minister **De Boer**: Het is een wezenlijke discussie die wij de komende periode nog diverse keren zullen voeren. Wat wij vandaag becommentariëren en waarover wij het hebben, is het beleid dat wij gezamenlijk enkele jaren geleden hebben vastgesteld. Wij houden vast aan dat beleid. Verder spreken wij over de vraag wat het betekent als zich iets voordoet dat te maken heeft met groei die meer is dan wij een aantal jaren geleden voorzien hebben. Er is geen sprake van geklungel. Wij hebben op dit moment te maken met een probleem dat wij onder ogen moeten zien. Daarvoor hebben wij de steen der wijzen nog niet ontdekt. Wij zijn daar wel druk mee doende. Wij zullen daarover op korte termijn verder met de Kamer van gedachten wisselen. Het gaat niet aan, de beschuldigende vinger naar het kabinet te richten. Het gaat ook niet aan, te doen alsof er een puur economisch probleem is. Het is een probleem van economie en milieu.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar ik mag de minister toch aanspreken op de dubbeldoelstelling die zij in de PKB heeft beschreven? Een aspect daarvan komt onder andere door een aantal absurditeiten geweldig onder druk te staan. Het is dan de taak van het parlement om het aspect van de dubbeldoelstelling aan de orde te stellen. Dat is een evenwichtige doelstelling, waar wij ook achter staan. De minister zou wat meer oog moeten hebben voor het ene onderdeel in die dubbeldoelstelling, want dat bagatelliseert zij geweldig.

Minister **De Boer**: Wij zijn het met elkaar eens dat de dubbeldoelstelling van de mainport van buitengewoon grote betekenis is. Wij hebben dan

## De Boer

ook te maken met het uitgangspunt in de PKB dat wij streven naar een selectieve en beheerste groei van de luchtvaart.

Ik meen hiermee de vragen te hebben beantwoord. De heer Janmaat, die inmiddels de zaal verlaten heeft, heeft een vraag gesteld over landingsrechten en verschuiven naar het buitenland, maar dat onderwerp is niet aan de orde.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Namens de Kamer dank ik de regering voor de verstrekte inlichtingen.

Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (wijziging van de regelingen van de invordering en inhouding van rijbewijzen en de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen) (24112).**

(Zie vergadering van 21 januari 1998.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Ik dank mijn collega's voor het feit dat ik, vanwege een andere verplichting, als eerste het woord mag voeren. Ik dank beide bewindspersonen voor de gegeven antwoorden. De minister van Justitie had gelijk: over de doelstelling van het wetsvoorstel bestaat, zeker wat de CDA-fractie betreft, geen verschil van mening: strafverzwaring bij ernstige verkeersovertredingen wordt Kamerbreed gesteund. De minister heeft er echter op gewezen dat er, ook door de CDA-fractie, bezwaar is gemaakt tegen de manier waarop die strafverzwaring volgens het wetsvoorstel zal plaatsvinden. Ik vond het jammer dat de minister in dat verband het woord "terugdein-

zen" gebruikte, want het ging ons erom dat er strijdigheid is met de procedure die geregeld wordt in artikel 6 van het EVRM. Wij hebben gemeend dat de jurisprudentie van het Europese Hof een duidelijke richting vertoont. Zou de minister daar nog op in kunnen gaan?

De heer Vos zal namens de drie indieners het gewijzigde amendement, waar ook mijn naam onder staat, straks ongetwijfeld verder toelichten. Voor alle duidelijkheid merk ik op dat de strekking ongewijzigd blijft: geen administratieve sanctie. De heer Van den Berg heeft gisteren gevraagd of binnen het strafrechtelijk gebeuren op het punt van de strafnormering geen fixatie zou kunnen plaatsvinden. Die gefixeerde straf was juist, voorzover het de administratiefrechtelijke sanctie betreft, een van de geuite bezwaren; ook de heer Van den Berg heeft die bezwaren geuit. Zou hij straks in zijn bijdrage willen toelichten wat de mogelijkheden of onmogelijkheden zijn met betrekking tot een gefixeerde strafmaat binnen die strafrechtelijke kolom?

Alles afwegende heb ik van de beide bewindspersonen begrepen dat het kabinet het wetsvoorstel verder zal geleiden als het gewijzigde amendement het haalt. In onze ogen is het wetsvoorstel niet uitgekleet; integendeel, het gaat om zeer belangrijke wetgeving, die een breed draagvlak heeft. Het wetsvoorstel zal dan ook de steun van de CDA-fractie hebben.

□

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! De discussie van gisteren heeft ons een stuk verder gebracht. Wij bleken het als Tweede Kamer eens over een aanscherping van de aanpak van ernstige verkeersmisdrijven, in het bijzonder als alcohol daarbij een rol speelt. Daar moet paal en perk aan worden gesteld, deels door strafverzwaring en deels door een lik-op-stukbeleid. Beide worden nu ingevoerd. Verdeeld waren de regering en een meerderheid van de Tweede Kamer over de voorgestelde inhouding van het rijbewijs bij wijze van administratieve maatregel. Ook de PvdA-fractie heeft zich daartegen uitgesproken. Het betoog van de minister van Justitie heeft ons op dat punt niet overtuigd. Het gevaar van strijd met artikel 6 van het EVRM blijft bestaan. De

minister heeft gezegd dat het niet zeker is dat invordering van het rijbewijs als een zogenaamde criminal charge zal worden beschouwd. De heer Dittrich meent te weten dat het dat niet zal zijn. Mijns inziens is er geen misverstand mogelijk: in de zaak-Oztürk is uitgemaakt dat het moet gaan om gedragingen die betrokkene in aanmerking doen komen voor straffen met een afschrikkende werking. Dat is precies wat met die automatische invordering wordt beoogd. Daarnaast gaat het niet zozeer om de vraag of de gefixeerde straf als zodanig met het systeem van artikel 6 in strijd is; een groter probleem acht mijn fractie dat de straf als het ware al is uitgesproken voordat een rechter het standpunt van de verdachte überhaupt heeft kunnen horen. Ook dat is in strijd met artikel 6, zoals dat is uitgelegd in de zaak-Oztürk en de zaak-Bendenoun. Nog afgezien van de kans dat een schending van artikel 6 zal worden vastgesteld, wordt een belangrijk beginsel van het Nederlandse strafrecht geschonden, namelijk "geen straf dan naar de mate van de schuld". Dat is voor de PvdA-fractie al beslissend. Ik denk dat de korte discussie die de minister van Verkeer en Waterstaat en ikzelf daar gisteren over hadden, cruciaal was. Ik had het over de man met de vrouw die snel moest bevallen of een ernstig zieke. Je kunt ook denken aan iemand die wordt opgejaagd door overvallers of zelfs aan de ouder van een net ontvoerd kind die de auto van de ontvoerders achterna gaat. De minister zei dat zij zich niet kon voorstellen dat iemand 180 km/uur rijdt, wat er ook aan de hand is, behalve misschien in één geval. Dat is nu precies waar het om gaat. De wetgever maakt algemene regels, maar kan daarbij niet alle individuele varianten voorzien. Daarom is het strafbeginsel "geen straf dan naar de mate van de schuld" elementair. De rechter moet dat wel kunnen beoordelen.

Daarnaast is het dubbelspoor waarop het wetsvoorstel is gebaseerd ongelooflijk ingewikkeld. De verdachte en het slachtoffer zullen al snel niet meer weten waar zij aan toe zijn. De discussie die ik gisteren met de minister van Justitie over de verschillende rechtssporen had, was wat dat betreft illustratief.

Het belangrijkste is dat de regeling onnodig is met een voorlopige