

Van der Hoeven

tweede Pinksterdag, Leidens ontzet en dergelijke. Aan de reactie van mevrouw Hamer zie ik dat dit klopt. Het is inderdaad van belang om van tevoren bekend te maken om welke weken het gaat. Het streven naar flexibilisering blijft overeind en ik laat het oordeel over het amendement graag aan de Kamer over.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Ik zie opeens een gewijzigd amendement van mijn hand dat mij erg onbekend voorkomt. Er moet een foutje zijn geslopen in de organisatie. Ik zal er even naar kijken.

Minister **Van der Hoeven**: Het lijkt mij dat dit de orde van de Kamer betreft.

Mevrouw **Hamer** (PvdA): Misschien is de verwarring minder groot dan wij denken omdat in het amendement dat ik vanochtend heb ingediend het amendement van mevrouw Lambrechts van gisteren is verwerkt. Daarin ging het erom, de onderbouw te betrekken bij de vijfdaagse schoolweek. Dat is in mijn amendement ook gebeurd.

De **voorzitter**: Het lijkt mij het beste dat de minister nu nog even reageert op de andere amendementen. Ik hoor straks wel hoe moet worden omgegaan met het door mevrouw Lambrechts bedoelde amendement.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb de indruk dat mevrouw Lambrechts doelt op amendement nr. 13. Misschien kan ik een bijdrage leveren aan de oplossing van het probleem. Als ik het goed begrijp, gaat het om een technische wijziging die inhoudt dat "in de laatste vier schooljaren" wordt vervangen door "in de laatste zes schooljaren" en "in de eerste vier schooljaren" door "in de eerste twee schooljaren". Als het inderdaad slechts een technische wijziging is, heb ik verder geen opmerkingen over uw amendement.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Het is misschien raar om dit aan de minister te vragen, maar zijn hiermee de amendementen op één lijn gebracht? In dat geval is mijn engelsbewaarder mij erg gedienschtig geweest. Het was mooi geweest als ik het had geweten, maar dit is een mooi eindresultaat.

Minister **Van der Hoeven**: Nu het

amendement van mevrouw Hamer over de medezeggenschap. Dat is in lijn met mijn voorstel van gisteren. Ik ben blij met dit amendement, maar heb er één opmerking bij over de formulering van artikel 3, lid C: "Het besluit met betrekking tot een aangelegenheid als bedoeld in artikel 9, onderdeel G wordt niet genomen dan na raadpleging van de ouders." In de toelichting staat evenwel: "Tevens is hiermee vastgelegd dat de oudergeleding dit doet nadat de meningen van alle ouders zijn gepeild en meegewogen." De toelichting is daarmee niet in overeenstemming met de tekst van het amendement. Ik vraag mevrouw Hamer om "de ouders" ook in de toelichting op te nemen, zodat wettekst en toelichting met elkaar sporen. De bedoeling is echter helder.

Mevrouw **Hamer** (PvdA): Ik wil dat best veranderen in "de ouders", maar laat het dan wel helder zijn dat het gaat over "de" ouders van de school waar de medezeggenschapsraad over gaat. In die zin zijn het weer "alle" ouders.

Minister **Van der Hoeven**: Jawel, maar we moeten er wel voor zorgen dat zaken met elkaar sporen.

De keuze laten we rustig aan de ouders over. Net zoals bij het andere amendement is hierbij sprake van een zekere inperking van het eerste voorstel. De flexibilisering van de schooltijden blijft echter overeind. Ik denk dat iedereen in het onderwijs daarbij is gebaat, omdat het tegemoetkomt aan de terechte vraag om meer ruimte en flexibiliteit. Ook bij dit amendement laat ik het oordeel over aan de Kamer.

Mevrouw **Vergeer** (SP): De minister vraagt om "alle ouders" te vervangen door "de ouders" in de toelichting. Is daarmee wel duidelijk dat niet wordt bedoeld dat alleen het ouderdeel van de medezeggenschapsraad om een mening wordt gevraagd, maar dat het de bedoeling is om alle ouders te peilen, zoals mijn idee zou zijn?

Minister **Van der Hoeven**: Dat is heel helder. Er staat namelijk dat hiermee "is vastgelegd dat de oudergeleding", dus die paar in de medezeggenschapsraad, "dit doet nadat de meningen van de ouders zijn gepeild en meegewogen". Ik

denk dat volkomen helder is wat hiermee wordt bedoeld.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen aan het eind van de vergadering van vandaag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074).**

(Zie vergadering van 23 juni 2005.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik zou dit debat het liefste willen beginnen met een ordedebat, namelijk een verzoek tot uitstel, omdat het heel vreemd is dat een dergelijk belangrijk wetsvoorstel, zoals het er nu naar uitziet, door de coalitie zomaar er doorheen gefrommeld wordt. In de tweede termijn heb ik al wat uitgebreider aangegeven dat ik de wijze waarop het parlement omgaat met de behandeling van dit wetsvoorstel tamelijk vernederend vind. Wij hebben het een aantal keren meegemaakt dat woordvoerders die zich voor het debat hadden ingeschreven, daaraan niet deelnamen, omdat de agenda van het parlement blijkbaar zo is dat men van de ene naar de andere kant moet rennen voor het ene algemeen overleg na het andere, en het plenaire debat. Ik spreek daar overigens niemand op aan. Feit is dat het echte debat over Schiphol, over de privatisering van Schiphol en over de exploitatiewet in de Kamer niet is gevoerd. Wel zijn er posities ingenomen. Ik heb de vorige keer gezegd dat ik eigenlijk een rol speel in een toneelstukje dat niet door mij is geschreven. Dat is niet zo erg, maar mij is een rol toebedeeld waarin ik mij niet zo thuis voel. Tegen de heer Haverkamp zeg ik dat ik het nog steeds heel vervelend vind wat wij hebben moeten meemaken

Duivesteijn

rond het amendement. De positie van de CDA-fractie was: wij moeten het publieke belang waarborgen. De CDA-fractie heeft vervolgens echter de ene na de andere knieval gemaakt voor de coalitie. De heer Zalm had het amendement dat er nu ligt letterlijk kunnen schrijven. Hij heeft het eigenlijk gedictieerd. Ik begrijp dat niet. Ik begrijp niet dat de CDA-fractie een goed amendement, dat ik voor de vorm opnieuw heb ingediend, en dat in de kern juist is, heeft omgezet in een amendement waardoor de positie van de rijksoverheid bij een mogelijke toekomstige privatisering van Schiphol buitengewoon zwak is geworden. Ik vind dat jammer.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Neen, nu geen interruptie, mijnheer Haverkamp.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik vind het vooral jammer, omdat er in de Kamer niet uitputtend over wordt gediscussieerd.

Het tweede punt waarmee ik een groot probleem heb, is dat de staatssecretaris keer op keer heeft verwezen naar de mainportvisie. Zelf heb ik in eerste en tweede termijn aangegeven dat wij niet per definitie tegen iedere vorm van...

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voor de duidelijkheid: ik heb aangegeven dat ik meer tijd nodig heb dan een enkele minuut.

De **voorzitter**: Ik heb gezegd dat u drie minuten spreektijd had. Die tijd is om. U kunt nog een paar zinnen zeggen en dan geef ik het woord aan de heer Haverkamp om een aantal vragen te stellen. Niemand heeft gereageerd op het ordevoorstel dat u hebt gedaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb gezegd dat ik een ordevoorstel zou doen, maar dat heb ik nog niet gedaan.

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

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Volgens het Reglement van Orde heb ik het recht om hier te spreken.

De **voorzitter**: Ik ontnem u het recht van spreken niet. Ik stel voor dat u doorgaat en uw betoog afrondt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil heel nadrukkelijk de tijd hebben om het probleem te kunnen toelichten. Volgens het Reglement van Orde heb ik het recht om hier te spreken.

De **voorzitter**: Er is niemand die u dat recht ontnemt. Ik stel voor, dat u uw betoog afrondt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dan wil ik ook niet worden kortgehouden met één minuut. Ik zal het overigens echt niet te lang maken.

Waar het om gaat, is het volgende. In de eerste en de tweede termijn hebben verschillende woordvoerders in het debat aangegeven dat het nodig is, inzicht te krijgen in de langetermijnvisie, voordat wij kunnen beoordelen of de publieke belangen zijn geborgd. De staatssecretaris heeft een mainportvisie toegezegd. Daar zijn wij blij mee, omdat er veel vraagstukken liggen. Het gaat niet alleen om Schiphol, maar ook om de Randstad. Natuurlijk zal de staatssecretaris in haar antwoord verwijzen naar de verbetervoorstellen, die op 1 juli moeten binnenkomen. Er zijn veertig reacties binnengekomen. Natuurlijk komt de luchtvaartsector met een aantal verbetervoorstellen, dat hoeft het kabinet mij straks niet te vertellen. Vorige week vrijdag is de pers uitgenodigd voor een informele ontmoeting met de luchtvaartsector. Toen bleek de luchtvaartsector niet alleen met verbetervoorstellen te komen, maar ook een visie op de luchtvaart zelf te hebben voor de langere termijn. Die visie is ingrijpend, want deze brengt in feite met zich dat de Wet luchtvaart zoals die op dit moment bestaat, uiteindelijk ingetrokken gaat worden. Wij zouden afgelopen dinsdag in de Kamer stemmen over het voorstel. Het voorstel van de luchtvaartsector werd in feite direct na die stemming openbaar. Ik vind dat een vreemde gang van zaken.

Wat ik nog vreemder vind, is dat de eerste dag van het reces, morgen, de Raad van Verkeer en Waterstaat komt met een langetermijnadvies, opgesteld op verzoek van de staatssecretaris. Het past niet in de verbetervoorstellen, maar is veel fundamenteeler. Het is niet zomaar

een advies, maar een advies dat een radicale verandering voorstaat van het Schipholbeleid zoals wij het thans kennen. De hele Wet luchtvaart zou moeten worden ingetrokken en er zou een heel nieuw systeem ingevoerd moeten worden. Er mag nog over gediscussieerd worden, maar als wij het advies zouden volgen, zouden wij van 400.000 vliegtuigbewegingen naar 700.000 vliegtuigbewegingen gaan. Dat betekent dus groei, groei, groei, groei en groei. Ook dat is bespreekbaar, wat mij betreft, dat is niet waar het om gaat, maar het ergert mij zeer dat een dusdanig belangrijk document dat op 9 juni al klaar was, gepubliceerd wordt de dag nadat wij met onze werkzaamheden zijn gestopt. Vannacht om vijf uur stoppen wij hier en even later krijgen wij een vrolijke persconferentie van de Raad van Verkeer en Waterstaat. Ik begrijp dat niet.

Tegen het kabinet zeg ik: de Exploitatiewet, privatisering en langetermijnvisie hebben iets met elkaar te maken. Ik kan mij niet voorstellen dat het verantwoord beleid is van een onderneming om aandelen aan te schaffen, terwijl er geen duidelijkheid is over de toekomst, geen zicht op de toekomst. Als er in deze nota's gesteld wordt dat de ontwikkelingen op Schiphol, de groei, binnen drie jaar zal vastlopen omdat men tegen het plafond aan zit van het aantal vliegtuigbewegingen, dan kan dat naar mijn idee geen gezonde beursgang en geen gezonde onderhandse aanbesteding zijn.

Ik zou heel graag willen dat dit kabinet en de coalitie bereid zijn, het debat over de toekomst van Schiphol met de andere fracties in deze Kamer letterlijk en figuurlijk in den brede te voeren. De mainportvisie, de langetermijnvisie zou gekoppeld moeten worden aan de Exploitatiewet. Ik zou het heel goed vinden als er in de wet een beperkende bepaling zou worden opgenomen die materieel zou inhouden dat men pas kan overgaan tot de uitgifte van aandelen, aannemende dat de wet het haalt, nadat de door de regering toegezegde Mainportvisie Schiphol door de Tweede Kamer is vastgesteld. Dan is er in ieder geval een evenwicht. Dan hebben wij met elkaar fundamenteel gesproken over de lange termijn en dan weten wij ook wat wij gaan privatiseren. Ik heb een amendement voorbereid omdat

Duivesteijn

ik denk dat het goed is om dat in de wet vast te leggen, maar ik dien ook een motie in voor het geval er een voorkeur bestaat voor een wat gematigder variant. Het gaat toch om de vraag of wij die twee dingen met elkaar willen koppelen en of wij echt bereid zijn om de discussie over de langetermijnvisie met elkaar te voeren. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland aanstuurt op groei van de luchtvaart;

voorts overwegende dat de luchtvaartsector grote ambities heeft ten aanzien van groei van Schiphol, blijkend uit de Nota Werken aan Schiphol en de regio;

constaterende dat in beide adviezen sprake is van zeer vergaande voorstellen ten aanzien van groei van het aantal vliegbewegingen en verandering van wet- en regelgeving;

spreekt als haar mening uit dat, alvorens over te gaan tot vervreemding van aandelen NVLS, de mainportvisie door de Tweede Kamer moet zijn vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (28074).

De heer Duivesteijn (PvdA): Voorzitter. Ik wil graag aan de hand van deze derde termijn en de beantwoording door het kabinet bezien of het amendement, dan wel de motie wordt gehandhaafd.

De heer De Krom (VVD): De heer Duivesteijn begon zijn betoog met een procedureel voorstel. Hij zei dat de kleine fracties niet in de gelegenheid zijn geweest om het debat bij te wonen. Ik herinner hem eraan dat hij degene is die is begonnen de agenda in de war te schoppen. Het debat is één dag voordat het zou beginnen

op uitdrukkelijk verzoek van de heer Duivesteijn uitgesteld. Wanneer hij dit als argumentatie aanvoert om het debat opnieuw uit te stellen, en wanneer hij om vijf voor twaalf met amendementen en moties komt aanzetten, waarvoor hij in de loop van het debat alle gelegenheid heeft gehad, vind ik dat toch wel een bizar argument.

De heer Duivesteijn (PvdA): Ik vind het heel onaangenaam wat u nu doet. Het amendement en de motie die ik indien, zijn een reactie op rapporten die deze week zijn verschenen, en die u en ik niet nu hadden mogen kennen, maar pas morgen. Dus u moet het mij niet kwalijk nemen dat ik een amendement en een motie indien naar aanleiding van de publiciteit die is ontstaan en de publicatie van beide rapporten.

Ik heb uitstel gevraagd omdat wij een hoorzitting wilden organiseren. De VVD en het CDA waren daartoe niet bereid, de andere fracties wel. Wij hebben een hoorzitting gehouden, waarbij heel relevante informatie aan de orde is gekomen. Die informatie hebben wij ingebracht. Ik durf de stelling te betrekken dat die informatie hier niet of nauwelijks is bediscussieerd. U hebt uw opvatting ingenomen. U bent voor privatisering. Het is bijna klassiek, zoals wij dat heel vaak hebben meegemaakt in de Kamer: het staat in het regeerakkoord, er wordt niet over gediscussieerd en het moet erdoor gedrukt worden.

De heer De Krom (VVD): Ik vind dit een knap staaltje van verdraaiing van de werkelijkheid. Wij hebben hier een uitgebreid debat gevoerd. Ik heb u uitgelegd, ook inhoudelijk, waarom de VVD-fractie voor die privatisering is. Er worden nu, zoals afgesproken tussen kabinet en Kamer, allerlei voorstellen voor verbeteringen ingediend op het huidige stelsel. In dat kader moet u de rapporten ook zien die u hebt gekregen. Wij komen daarover nog uitgebreid te spreken, net als over de wetten waarover u spreekt. Daarin gaat het om ruimte voor Schiphol, veiligheid, milieu en groei. Die hebben niets met privatisering te maken, maar wel met de publiekrechtelijke belangen. Die regelen wij in die wetgeving, die hier niet aan de orde is. Die zaken moet u dus van elkaar scheiden. Wat de verbetervoorstellen en de ideeën die

hier nu op tafel komen betreft, wij wisten allen dat zij het eind van deze maand zouden worden ingediend. Ik begrijp ook niet dat u daarover verrast bent.

De heer Duivesteijn (PvdA): Ik zie niet in waarom wij niet gewoon op ontspannen wijze in september over dit vraagstuk kunnen spreken. Dat is voor iedereen beter. Er is heel wat te discussiëren.

Als u echt van mening bent dat al die andere zaken aan de orde komen op een volwaardige manier, steunt u dan de motie, en koppelt u dit dan aan de vaststelling van het mainport-beleid. Hoe gaat Schiphol er op lange termijn uitzien, en welke effecten heeft dat in de Randstad? Hoe gaat de Randstad – met name het bovenste deel – eruit zien? Wanneer wij dat met elkaar vaststellen, vind ik het verantwoord om te privatiseren. Althans, dat kun je dan op een verantwoorde manier doen.

De heer De Krom (VVD): In mijn ogen probeert de heer Duivesteijn hier één grote hutspot van te maken. Privatisering koppelen wij los van alle andere publieke belangen waarover hij spreekt. Zij hebben geen snars met elkaar te maken. Wij komen hierover nog uitgebreid te spreken.

De heer Duivesteijn (PvdA): Ik ben het erover eens dat wij hierover uitgebreid komen te spreken, maar die verschillende werelden hebben iets met elkaar te maken. Ik zit hier zo heftig in omdat ik weer zie gebeuren dat wij akkoord gaan met een voorstel zonder dat wij in de diepte hebben uitgediscussieerd. Het gaat om grote belangen. Het enige wat ik betoog, is: neem meer tijd om met elkaar die langetermijnvisie door te nemen.

De heer Van der Ham (D66): Een aantal zorgen van de heer Duivesteijn hebben wij ook uitgesproken, bijvoorbeeld bij de Nota Ruimte. Wij hebben daar samen gezegd dat wij nu al goed moeten nadenken over de toekomst van Schiphol. Dit gezegd hebbende, verbaast de opstelling van de heer Duivesteijn mij een beetje. Wij gaan het er nog over hebben. Ook als de aandelen verkocht worden, hebben wij een moment om erover te spreken. D66 zal dat zeker aangrijpen. Dit gaat eigenlijk alleen

Duivesteijn

maar over een instrument. Moeten wij dat nu op dit moment behandelen, terwijl er nog zoveel momenten komen en er in het verleden al zoveel momenten zijn geweest? De partij van de heer Duivesteijn en mijn partij hebben toen gezegd dat een visie op Schiphol ongelofelijk noodzakelijk is.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Laten wij proberen de verschillende posities zo zuiver mogelijk te stellen, los van de vraag of je voor of tegen privatisering bent. Het wetsvoorstel maakt het mogelijk via een vergunningstelsel de luchthaven te controleren. Mijn stelling is dat de luchthaven alleen goed kan worden gecontroleerd als je een helder beeld hebt van de langetermijnvisie. Dat betreft de luchthaven, maar ook de omgeving.

Als dat helder is, kan een aantal stappen worden gezet, waaronder privatisering. Die stap is dan meer verantwoord, omdat getoetst is of het instrumentarium aanwezig is. Daarom vraag ik om meer tijd. Als wij met elkaar niet meer tijd nemen, laten wij dan in een motie of een amendement uitspreken dat wij pas overgaan tot vervreemding van aandelen na niet alleen het onderzoek dat Haverkamp heeft gevraagd, over verkoop via de beurs dan wel onderhands, maar ook nadat wij de mainportvisie die door de staatssecretaris voor dit najaar is toegezegd hebben vastgesteld. Pas nadat die is vastgesteld kan vervreemding aan de orde zijn.

De heer **Van der Horst** (D66): Of die visie dan echt is vastgesteld, vind ik wat minder van belang. Als wij erover hebben gediscussieerd, weten wij wat de posities zijn. Dit is misschien een technisch punt. De heer Duivesteijn zegt echter dat de privatisering die nu wordt voorgesteld voor de Staat paradoxaal genoeg meer instrumenten biedt voor het realiseren en behartigen van de maatschappelijke belangen die D66 en de PvdA samen zo graag realiseren en behartigen. Door de privatisering worden die verstevigd. De heer Duivesteijn omarmt dat dus ook.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb bijvoorbeeld in eerste termijn de ontleding uitvoerig aan de orde gesteld. Ik heb daar nul komma nul reactie op gekregen. Formeel zijn

hier en daar enkele opmerkingen gemaakt. Vandaag lees ik in de krant dat er studies naar zijn verricht. Wij hebben ze niet gezien.

Voorzitter: Weisglas

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wij spreken over een onderwerp van grote importantie, het hart van de Randstad en niet over niks. Maar wij praten erover alsof het alleen maar over het privatiseren van een NV gaat. Het gaat over de privatisering van een stad van de omvang van Leiden. Je moet daarvoor de tijd nemen. Zo nodig moet je elkaar de maat nemen. Je moet van elkaar overtuigd zijn dat je alles hebt doorgrond. Ik denk dat wij dit project pas goed doorgronden als wij de langetermijnvisie kennen. Als die visie inhoudt dat wij naar 700.000 vliegbewegingen gaan, dan betekent dat: extra wegen, extra tunnels, extra openbaar vervoer en noem maar op. Dat is een cumulatief effect, dat leidt tot een enorme verstedelijking.

De heer **Van der Ham** (D66): Van het voorstel dat nu voorligt vind ik juist zo prettig dat wij er eindelijk iets over te zeggen hebben. Wij gaan eindelijk over de grond daar. Wat de heer Duivesteijn en ik in het gebied zo graag willen, kunnen wij nu regelen. Het debat over de mainportvisie moeten wij niet alleen over een paar maanden of over een paar jaar voeren. Wij hebben dat de afgelopen maanden al gevoerd bij de Nota Ruimte. Ik heb sympathie voor een aantal opmerkingen van de heer Duivesteijn. Ik hoor echter weinig concreets over wat in de wet zou moeten veranderen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb een concreet voorstel gedaan. De wet kan in werking treden nadat de mainportvisie is vastgesteld. Als de staatssecretaris er snel mee is, kunnen wij er aan het eind van het jaar een beslissing over nemen. Als u het niet in de wet wilt opnemen, dan kunnen wij dit ook nog via een motie vastleggen. En nogmaals, het gaat echt om een zorg; ik vind dat het debat zo breed gevoerd moet worden.

De heer **Hermans** (LPF): U gaf zojuist al een hint voor een tijdschema, maar het vaststellen van de mainportvisie zou nog wel drie, vier jaar kunnen duren; u weet hoe

het hier gaat. Zou u bereid zijn om u op een termijn vast te leggen en zou u dan bijvoorbeeld ook willen afzien van het afwachten van de evaluatie van de Luchtvaartwet? Anders komt dat er weer bij en rollen wij van uitstel naar uitstel.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik ben bereid om er een termijn in te zetten, want uiteindelijk zetten wij een termijn vast als opdracht aan het kabinet. Als de Kamer van mening is dat wij er aan het eind van dit jaar met elkaar over in debat zouden moeten gaan, of begin volgend jaar, of gekoppeld aan de evaluatie van de Luchtvaartwet, dan vind ik dat prima. Nogmaals, ik juich het ontzettend toe dat er nu een mainportvisie komt. Wij hebben gemerkt dat de twee belangrijkste spelers in het veld, de hele luchtvaartsector en de Raad voor Verkeer en Waterstaat, zeer ver gaande plannen hebben. Als dat ook de plannen van het kabinet zijn, weet ik niet of wij er wel zo enthousiast over zouden moeten zijn om deze NV over te dragen. Dan zal iedere verandering tot schadeclaims leiden, daar moet je toch niet aan denken.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Volgens mijn fractie kunnen wij vandaag geen besluit nemen over privatisering van Schiphol. Er zijn twee nieuwe rapporten en die moeten hier zeker bij betrokken worden. Zowel de luchtvaartsector als de Raad voor Verkeer en Waterstaat geeft mogelijkheden aan om de grenzen aan de groei op te rekken. Niemand zal aandelen van Schiphol willen kopen als hij niet weet wat de verwachtingen voor de ontwikkeling van de luchthaven zijn. En aan de andere kant is het dom om de aandelen te verkopen als je er niet bij kunt zeggen wat die verkoop betekent. Wij zullen het dus eens moeten worden over de toekomst van de luchtvaart in Nederland voordat wij de aandelen Schiphol van de hand kunnen doen.

Het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat geeft veel mogelijkheden weer. Moet Schiphol toch nog de zee in? Moeten wij luchtvaartbewegingen verplaatsen naar Lelystad? Zullen wij de grenzen van de toegestane overlast laten zoals wij die afgesproken hebben? Eventuele aandeelhouders verdienen echt duidelijkheid over dit soort

Gerkens

scenario's. Het rapport is al van 9 juni, waarom is het niet openbaar gemaakt voordat wij de privatisering zouden behandelen? Is de staatssecretaris het met mij eens dat er duidelijkheid moet zijn over de toekomst voordat wij dit wetsvoorstel kunnen aannemen?

Een ander rapport is gemaakt door de luchthaven zelf, het is samen met de luchtverkeersleiding en de KLM geschreven. Schiphol heeft meer ruimte gekregen om te vliegen en men kondigt nu al aan dat die ruimte nog groter moet worden. De dubbele doelstelling van minder overlast en toch groei moeten wij volgens Schiphol loslaten, wij moeten duidelijke keuzes maken. Overlast moeten wij accepteren en groei moeten wij faciliteren. Wat vindt de staatssecretaris hier nu van? Deelt zij deze mening van de luchthaven? Ik mag toch hopen van niet!

Schiphol constateert dat het milieustelsel niet deugt. De uitwerking ervan schijnt anders te zijn dan men had verwacht en hiervan wil men gebruik maken om de milieuruimte verder te vergroten. Ik zou ook graag van de staatssecretaris horen wat zij hiervan vindt.

In zijn visie op de toekomst schrijft de luchtvaartsector dat omwonenden daadwerkelijk invloed moeten kunnen uitoefenen op hun eigen leefklimaat. Daar ben ik het mee eens, en nu kan het, want nu valt Schiphol nog overduidelijk onder de zeggenschap van de overheid, 100%. Als de omwonenden van Schiphol minder overlast willen, dan kunnen zij er nu nog invloed op uitoefenen. En als zij bij de volgende verkiezingen op de SP stemmen, zullen wij er nog harder voor vechten om die overlast te verminderen. Privatisering zal hier absoluut verandering in brengen. Ook minderheidsaandeelhouders zullen voorwaarden stellen; daar hebben zij helemaal gelijk in. Zij zullen de overheid geen carte blanche geven; minister Zalm zei het al. Het is dus erg dom om over te gaan tot privatisering als de overheid invloed moet kunnen blijven uitoefenen op de leefomgeving in Nederland.

Schiphol heeft duidelijk gemaakt wat het wil. Het lijkt mij duidelijk dat dit niet in het algemeen belang is. Minister en staatssecretaris, gaat het algemeen belang en het belang van de leefomgeving u aan het hart, privatiseert u Schiphol dan niet. Vanwege de complexiteit van het

onderwerp en deze nieuwe rapporten lijkt het mij goed om dit alles nog eens goed te laten bezinken en de privatisering van de luchthaven nu niet door de Kamer te rammen. Ik ben ook erg benieuwd naar de geluiden uit de samenleving over deze rapporten, de nieuwe visie van de luchtvaartsector en de overdenkingen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Ik zie echt niet in waarom wij deze beslissing niet twee maanden zouden kunnen uitstellen.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In mijn eerste termijn heb ik gezegd dat als je al voorstander van het verkopen van overheidsaandelen aan Schiphol zou zijn, je daaraan ten minste twee voorwaarden moet verbinden: de mainportvisie moet bekend zijn en de Luchtvaartwet geëvalueerd. Als die visie bekend is en de Luchtvaartwet geëvalueerd, wordt duidelijk welke milieuruimte Schiphol zou kunnen krijgen. Ook wordt dan duidelijk hoeveel wegen en spoorbanen naar Schiphol worden aangelegd. Met die kennis zou je een prospectus kunnen schrijven en zou er voor de potentiële aandeelhouders een helder verhaal zijn.

Toen ik dat zei kon ik niet vermoeden dat deze week twee rapporten zouden verschijnen die de actualiteit van die stellingname scherp zouden onderschrijven. Afgelopen maandag – het kan ook dinsdag of vrijdag zijn geweest, want het gebeurde met vertraging – is een rapport bekend geworden van KLM, Schiphol en van – dat is opmerkelijk – de LVNL. Ik begrijp niet wat ze allemaal in het rijtje van overheidsorganisaties doen, maar deze bedrijven behoren volgens het jargon nu eenmaal tot de sector. In dit rapport worden onbeschaamde eisen met betrekking tot de groei gesteld. Niet alleen betekent die groei een versoepeling van de milieugrenzen later in de tijd, maar ook een onmiddellijke versoepeling, een versoepeling waarmee men vooruitloopt op het ontstaan van veel meer ruimte later. Eigenlijk kloppen de organisaties nu al bij de staatssecretaris aan met de vraag om meer lawaai te mogen maken, om meer te mogen vliegen. Als doekje voor het bloeden krijgt de regio ook iets te zeggen. Ze mag bepalen wie veel herrie, nog meer herrie of nog

veel meer herrie krijgt. Ze mogen onderling uitmaken wie de hardste stokslagen ontvangt, maar ze krijgen allemaal stokslagen. Het is dan ook niet zo gek dat de regio meteen heeft gezegd: daar bedanken wij voor.

Vandaag verscheen een rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Daarin wordt onomwonden gepleit voor het creëren van meer milieuoverlast, voor het versoepelen van de milieugrenzen en voor het maken van meer herrie. De raad scheidt dus ook meer kansen op herhaling van de Bijlmerramp. De raad zorgt voor meer vuile lucht in de regio en voor meer CO₂-uitstoot. Dat werd allemaal aanvaardbaar genoemd en ik vond dat onthutsend.

Het argument was dat een mainport een kritische massa nodig heeft, een bepaalde hoeveelheid vluchten, omdat zij anders geen mainport is. Vandaag bleek al dat de kritische massa die een mainport meent nodig te hebben, komt te staan tegenover een kritische massa in de regio: de bewoners, de gemeentebesturen enzovoorts. Die mensen zeiden: dit nooit, dit niet in onze regio, waar het nu al zo slecht gesteld is met het leefklimaat. Het is niet moeilijk om te voorspellen dat de komende jaren een keihard gevecht zal uitbreken, omdat Schiphol in de regio meer ruimte wil. Dat gevecht zal waarschijnlijk een paar jaar duren en in die paar jaar zal de ene kritische massa tegenover de andere kritische massa staan.

Er is deze week een bel gegaan, een bel voor een nieuw rondje milieugrenzen versoepelen. Het lijkt erop dat de luchtvaartsector nooit genoeg heeft. Er komt weer een nieuwe wet, terwijl wij de oude nog niet eens hebben geëvalueerd. Die geldt pas twee jaar en nu wordt al weer geroepen dat er meer ruimte moet komen.

In de wet die nog maar twee jaar geldt staat dat het aantal vluchten niet meer bepalend zal zijn. De milieuruimte zou bepalend zijn. Schiphol krijgt dus een hoeveelheid milieuruimte en het zoekt maar uit wat het binnen de grenzen daarvan doet. Wij gaan het nooit meer over getallen hebben, werd er gezegd. Daarom werd die 40 mln.-grens uit de wet geschrapt. En wat doet de luchtvaartsector nu? Die heeft het alleen maar over getallen. Die praat niet over een acceptabele milieuruimte, die heeft het over 500.000, 600.000, 700.000 en soms zelfs over

Duyvendak

800.000 vluchten. Zoveel vluchten eist zij op. Eerst zei men dat het onzin was om met die 40 mln. te werken, maar nu is de sector plotseling de grote voorvechter geworden van het denken in getallen en eist men meer vluchten op.

Voorzitter. In dit klimaat moeten wij Schiphol niet gaan privatiseren. De toekomst is onbekend. Alles staat weer ter discussie, ook een luchthaven in zee, maar naar mijn mening ook het mainportconcept. Als waar is wat de Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft geschreven, namelijk dat men naar 800.000 vluchten moet om mainport te kunnen blijven, denk ik dat Nederland zal kiezen tegen een mainport bij een referendum, dat we naar ik hoop in die tijd zullen hebben ingevoerd. Wat is men nu aan privatiseren? Men weet het echt niet!

Een ander, nog belangrijker, argument tegen de privatisering is de enorme push in de sector, in de Raad voor Verkeer en Waterstaat, om Schiphol te laten groeien. Deze push zal alleen maar groter worden wanneer aandelen in private handen zijn. Meer groei betekent voor hen meer inkomsten en wij hebben echt niet meer push nodig om die groei te krijgen. Die groei moeten wij juist zien tegen te houden.

Ik heb gezien dat het amendement van de CDA-fractie is veranderd. Eerst stond erin dat "het Rijk" 51% van de aandelen moest houden. Dat is "de overheid" geworden. Blijkbaar is de CDA-fractie door de pomp gegaan voor minister Zalm, die heeft gezegd dat men in dat geval nog maar 25% naar de beurs kan brengen. Ik meende dat de heer Haverkamp juist 51% had genoemd om het Rijk werkelijk grip op de toekomst te geven. Blijkbaar zegt hij nu dat 30% ook genoeg is en dat hij best samen met Amsterdam aandeelhouder wil zijn, dat met Schiphol een heel andere kant op wil. Het zou netjes zijn als hij dat in het debat zou toelichten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben met ons amendement gepoogd te regelen dat het Rijk pas afstand zal doen van zijn meerderheidsaandeel als duidelijk is gemaakt dat het samen met Amsterdam tot afspraken zal komen over de omgang met de mainport. Dat staat in het vorige en in het huidige amendement. Wat dat betreft

zit er geen verschil tussen de amendementen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Haverkamp weet toch dat dergelijke afspraken nooit een oneindige looptijd kunnen hebben? Nu zit de VVD nog in het college van Amsterdam. Dat hoeft na de volgende gemeenteraadsverkiezingen niet het geval te zijn. Gezien de scope en de breedte van het debat dat er zal komen over de toekomst van Schiphol, kan ik mij voorstellen dat de gemeente Amsterdam daarin andere accenten kiest. Laat dit dan maar zo zijn, maar dan heeft het Rijk zijn lot wel verbonden met de keuzen die Amsterdam zal maken rond Schiphol. Daarbij hebben wij blijkbaar de hulp van de heer Haverkamp gekregen. Dank u wel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben in het verleden ook al afspraken gemaakt. Die liggen vast in een statuut. Wij zullen straks zien hoe lang zoiets blijft bestaan.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het debat vanavond gaat over de vraag of het voorstel voor de Wet luchtvaart; exploitatie luchthaven Schiphol en een langetermijnvisie op Schiphol direct met elkaar te maken hebben. Volgens sommigen is dit wel het geval, volgens mij niet. Dat is steeds de essentie geweest van het betoog dat ik heb gehouden over het wetsvoorstel. Met die wet geven wij aan dat wij een economische regulering voor Schiphol willen ontwikkelen. Die regulering willen wij ontwikkelen omdat wij bezig zijn met een traject van aandelenvervreemding en wij er in dat traject achter zijn gekomen dat op twee punten de publieke belangen onvoldoende geborgd waren.

Mijn voorgangers hebben daarvoor een heel wetsvoorstel ontwikkeld en wij hebben daarop voortgeborduurd. Wij hebben daarin geschreven dat men niet stuurt op aandelen maar dat de behoefte in de maatschappij bestaat om Schiphol directer te sturen omdat het zo'n belangrijke speler is in de Randstad. De heer Duyvendak heeft dit zelf ook gezegd. Schiphol is heel belangrijk en heeft heel veel invloed op de omgeving. Omdat het zo'n belangrijk

element is, willen wij die publieke belangen goed geborgd hebben. Wij hebben ook geformuleerd wat de vier publieke belangen zijn waarover de NV Luchthaven Schiphol zou gaan of waarop zij invloed zou kunnen hebben. Wij hebben ook aangegeven hoe wij die geborgd hebben. Dat hebben wij enerzijds gedaan in bestaande wet- en regelgeving rond het milieu of de toegangscapaciteit via de slotcoördinator en via de overheid. Anderzijds zijn in deze nieuwe wet twee nieuwe punten opgenomen: het tegengaan van misbruik van de monopoliepositie en het realiseren van de continuïteit van de luchthaven. Toen is de discussie gevoerd over de vraag of alles wel in beeld is gebracht wat er ooit bij zo'n mainport zou kunnen gebeuren. Dat is niet het geval, want de mainport is veel breder dan alleen NVLS. Het gaat er ook over of Verkeer en Waterstaat in de wegen investeert en of de steden investeren in de economie eromheen, bijvoorbeeld in de Zuidas. Het is dus veel breder. Het voorliggende voorstel gaat over de vervreemding van de aandelen van NVLS. In het kielzog daarvan is wetgeving ontworpen om de publieke belangen te borgen in probleemsituaties. Wij geloven niet in de sturingskracht via aandelen. Wij geloven ook niet dat het mainportproject en de toekomst van de mainport via aandelen geregeld zou kunnen worden. Het betoog is er dan ook steeds op gericht geweest die twee zaken te scheiden.

De heer Duivesteijn miste iets in de wet. Ik zat eigenlijk te wachten tot ik concreet van hem zou horen welk publiek belang hij miste in die wet. Dat heeft hij niet aangegeven. Wel heeft hij gevraagd wat er moet gebeuren met het vergunningstelsel dat in deze wet is opgenomen. Daarin wordt een aantal eisen aan de luchthaven gesteld. In zijn ogen is het maar de vraag of dat vergunningstelsel in een debat over de toekomst van Schiphol hetzelfde kan blijven. Mijn opmerking daarover is dat op deze wijze andere luchthavens ook functioneren. Wij hebben het nog over benchmarking gehad naar aanleiding van een vraag van de heer Haverkamp. Dit sturingsinstrument is gebaseerd op het huidige systeem. Wij zullen blijven benchmarken, ook als de toekomst van Schiphol verandert. Of de mainport nu heel erg gaat krimpen of heel erg groot gaat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

worden, dat maakt niet uit. Wij blijven sturen via onze wet- en regelgeving, via het onderliggende instrumentarium. Ook de benchmarks zullen ervoor zorgen dat het actueel is. Er wordt steeds gezegd dat ik een debat over mainport niet wil aangaan. Ik wil dat debat juist heel graag aangaan. Ik ben degene die met het mainport-project gestart is, omdat het eiland in zee niet doorging. Ik heb er zin in om hierover uitvoerig met de Kamer te debatteren. Dat zal niet in het najaar zijn, want dan komt de eerste voortgangsrapportage. Het mainport-project komt pas uit na de evaluatie. Dat lijkt mij een goede volgorde. Zoals de heer Duyvendak al zei, vinden mensen het verwarrend. Zij vragen zich af of het over de evaluatie gaat of over de toekomst. Het mainportproject zal niet lang na de evaluatie komen. In ieder geval wil ik het debat daarover graag aangaan met de Kamer. De essentie van ons sturingsmodel is dat niet gestuurd wordt via de aandelen, maar via wet- en regelgeving. Alles wat wij met elkaar bedenken over de mainport, of het nu om krimp of om groei gaat, zal uiteindelijk via wet- en regelgeving en via andere trajecten georganiseerd moeten worden. Ik noem de gebiedsuitwerkingen, de LIB's, zoals wij die kennen in de Luchtvaartwet waar alle ruimtelijke vraagstukken inzitten.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het gaat inderdaad om de sturingsfilosofie. Dus je moet weten wat je wilt sturen. Wij weten op dit moment niet wat wij willen sturen, behalve in algemene termen. Wij hebben een min of meer abstracte structuur gecreëerd. De situatie is dat wij de aandelen hebben vervreemd en dat wij gaan sturen op basis van uw wet- en regelgeving, niet de mijne. Wij willen een baan schrappen op Schiphol. Dat heeft natuurlijk financiële consequenties. Wie gaat die schade betalen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is heel gemakkelijk te beantwoorden. In de huidige situatie zal dit hetzelfde zijn als in de toekomstige situatie. Op dit moment is de grond in eigendom van Schiphol. Stel dat wij er nu een baan uit willen halen, dan zullen wij die schade moeten betalen. In de toekomstige situatie is de directe grond in onze handen, maar als wij

schade aanbrengen aan een bedrijf zullen wij die ook moeten betalen. Dat gaat in beide gevallen op. Wij moeten dat ook doen, nu wij de aandelen hebben. Zelfs als wij de grond nu naar ons toe zouden willen halen, moeten wij ook een schadevergoeding betalen. Er is geen enkel verschil tussen de oude en de nieuwe situatie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Er is een fundamenteel verschil tussen de oude en de nieuwe situatie. De aandeelhouder neemt de beslissingen en bepaalt welk dividend er wordt uitgekeerd in de huidige structuur. Wij nemen nu dus genoeg met een lager dividend dan wij zouden kunnen doen. In de nieuwe situatie komt er een NV, die in juridisch opzicht de overheid op alle fronten zal bezighouden en de schade natuurlijk in volle omvang in beeld zal brengen. Dat betekent dat wij in een patstelling komen, niet voor een dag, maar voor jaren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is geen verschil tussen de twee situaties. Wij sturen nu op dividend; de minister van Financiën zal daarover ook iets zeggen. Als wij er nu een baan uit willen halen, zoals de heer Duivesteijn voorstelt voor de toekomst, zouden wij ingrijpen in een bedrijf met een private status dat de infrastructuur heeft betaald. De Staat heeft daarvan niets betaald. Het bedrijf zou ons dan een vergoeding vragen, net als in het nieuwe systeem.

Wij hebben een wet gemaakt die meer toezicht op de luchthaven geeft en duidelijk aangeeft waarop wordt gestuurd. Op dit moment hebben wij een aandelenpakket waarop wij niet kunnen sturen. Dat willen wij ook niet, zoals vastligt in ons deelnemingenbeleid. Ik zou denken dat de heer Duivesteijn blij zou zijn met deze aanvulling. Hij weet dat hij, als hij in de toekomst nog iets anders zou willen, daarop kan sturen, omdat de Kamer de wet- en regelgeving vaststelt. Als hij dan iets wil in de sfeer van ruimtelijke ordening, krimp of groei, is hij nog steeds aan bod. Hij doet alsof wij de sturing kwijt zijn als het aandelenpakket in andere handen komt. Dat is niet zo.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De staatssecretaris moet mij niet in een

hoek plaatsen waarin ik niet thuis hoor. Ik zou het fatsoenlijk vinden als wij niet alleen een exploitatiewet zouden hebben, maar ook een langetermijnvisie. Dan kunnen wij tegen de toekomstige onderneming zeggen wat haar ontwikkelingsmogelijkheden zijn, waarover in de Kamer overeenstemming is. Wat gebeurt er echter? Wij maken een exploitatiewet, vervreemden aandelen en hebben geen langetermijnvisie. Wij weten dat er een enorme confrontatie aankomt over de visies van de luchtvaartsector en van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en eventueel van het kabinet, de Kamer en de samenleving. Wij gaan hierover zeker nog jaren discussiëren. De staatssecretaris creëert een bestuurlijk zeer chaotische situatie. Dat is niet mijn sturingsfilosofie.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De sturingsvisie van het kabinet is dat wij niet sturen via aandelen, maar via wet- en regelgeving. Alle discussies die wij hebben over de lange termijn kunnen worden vormgegeven via wet- en regelgeving. Uiteindelijk komt het betoog van de heer Duivesteijn neer op de vraag of wij wel genoeg krijgen voor de aandelen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil niet dat mij woorden in de mond worden gelegd of dat mij bedoelingen worden toegeschreven die niet de mijne zijn. Daar gaat het om bij dit debat: het moet er even tussendoor worden geduwd. De coalitie heeft nauwelijks behoefte om dit gesprek aan te gaan. Als wij open met elkaar willen discussiëren, moet ik de tijd nemen om te weerleggen wat de staatssecretaris zegt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Duivesteijn zegt dat er geen debat zou zijn geweest. Wij hebben hier uitgebreid gedebatteerd. Hij is het op een aantal punten niet met mij eens. Hij is daar zeer beperkt tegenin gegaan. Hij heeft gezegd dat hij het allemaal niet zo goed vond, maar heeft geen alternatief ingebracht. Hij komt er steeds op terug dat hij dit debat niet zou kunnen voeren zonder de langetermijnvisie te kennen. Daarover verschillen wij van mening. Ik geloof niet in de sturingsfilosofie van de heer

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Duivesteijn. Ik wil wel uitgebreid met hem discussiëren over de mainportvisie, want ik verwacht ook dat dit een zeer langdurige kwestie wordt.

De heer Duivesteijn zegt dat het een schande is dat ik de inhoud ken van de twee rapporten die deze week zijn uitgekomen. De rapporten werden verwacht, want wij hadden iedereen gevraagd om voor 1 juli verbetervoorstellen in te dienen. Ik heb maandag het eerste rapport gezien. Er zijn heel veel rapporten bij de organisatie binnengekomen. Het eerste rapport dat ik kreeg, was van de bewoners. Dat rapport gaat uit van een forse vermindering van de luchtvaart. Het tweede rapport dat ik kreeg, woensdag, was van de luchtvaartsector. Dat gaat weer uit van een stijging. Vandaag kwam het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Op dit moment zijn zestig rapporten binnengekomen, met daarin vele voorstellen. Ik heb ze allemaal even lief. De procedure die ik met de Kamer heb afgesproken, is bekend. Wij hebben toetsingscriteria, wij wegen ze tegen elkaar af, we plussen en we minnen. De heer Duivesteijn heeft ze ook gezien.

Bij de evaluatie in februari kom ik terug met de voorstellen die het kabinet wil overnemen om de wet aan te passen. Kort daarna zal de discussie over de mainport moeten volgen, want als wij de wet aanpassen op basis van ervaringen uit het verleden, moeten wij ook met elkaar spreken over de toekomst. Ik verwacht dat dit een intensief debat wordt. Dat wil ik graag met de Kamer voeren: moet de luchthaven nu kleiner of groter worden, wat is de invloed op de regio, enz. Nogmaals, dat stuur je niet via het aandelenpakket. Dit privatiseringsvoorstel staat naar mijn mening geheel los van de discussie over de toekomst, juist doordat wij de publieke belangen hebben opgenomen in wet- en regelgeving. Daarmee heb je de essentie van de sturing te pakken.

Zeg mij dus niet dat ik het debat met de Kamer niet wil aangaan, of dat ik dit door haar strot probeer te duwen. Dit is gewoon een losstaand voorstel. Daar praten wij echt al jaren over. Het is echt geen nieuw kortetermijnvoorstel. Wij hebben het nu juist, rekening houdend met het publiek belang, aangepast. Nou zijn we bij de laatste loodjes en nou wil ik het ook graag afmaken en wel zonder dat de Kamer er bang voor

hoeft te zijn dat de mainportdiscussie daarmee in de kiem wordt gesmoord. Ik heb nog steeds geen elementen die erop wijzen dat wij iets laten liggen. Als later in de mainportdiscussie blijkt dat wij wel iets hebben laten liggen, dan hebben wij daar wet- en regelgeving voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is de staatssecretaris het met mij eens dat je de voorstellen voor Schiphol moeilijk verbetervoorstellen kunt noemen? Dat zijn verslechtervoorstellen, net als die van de Raad van State.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had wel gedacht dat u voorstellen tot vermindering van de luchtvaart verbetervoorstellen zou noemen en voorstellen tot verbreding verslechtervoorstellen. Ik geef geen oordeel over de voorstellen die nu voorliggen. Ik wil ze allemaal kunnen beoordelen. Bovendien heb ik ze nog niet gelezen. Ik heb ze gisteren gekregen en ik heb er heel even over gediscussieerd, maar ik wil ze echt eerst zelf lezen. Als u ze al kent en daaruit een conclusie kunt trekken, is dat aan u, maar ik doe daar verder niks mee.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De voorstellen leiden tot een dramatische verslechtering, maar mogelijk ook tot 800.000 vluchten. Andere voorstellen, van bewoners, van gemeenten, leiden tot 350.000, 400.000 vluchten. Dat is een enorme bandbreedte. Het maakt toch alles uit welk bedrijf je straks vervreemdt, of dat het bedrijf is dat een grootte heeft van het huidige bedrijf, dan wel een bedrijf dat dubbel zo groot is en dus een heel andere relatie heeft met de omgeving, enzovoort?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Gaat het dan alleen om de prijs van de aandelen? Daar gaat het toch niet om? Het gaat om de sturingsinstrumenten. Die hebben we: wet- en regelgeving. Dat hoor ik u niet ontkennen. U zegt dat er onzekerheden zijn omdat je niet weet of het kleiner of groter wordt. Die onzekerheid is er, maar twee jaar geleden was het SARS en drie jaar geleden was het nine-eleven. Elke keer is er iets. Een aandeelhouder neemt dat risico.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Schrijft u het woord "mainport" in de prospectus?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat moet u aan de minister van Financiën vragen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat wil ik dan aan hem vragen.

De **voorzitter**: De minister van Financiën komt nog aan de beurt. Die vraag kunt u straks stellen.

De heer **Van der Ham** (D66): In de plannen die vandaag en gisteren zijn verschenen, zitten nogal wat zaken waar D66 niet blij van wordt. De uitbreiding van Schiphol, enz.

Zegt de staatssecretaris nu dat deze wet nog alle ruimte laat om daar heel kritisch over te zijn, zodat wij het allemaal niet door kunnen laten gaan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik zeker. Deze wet gaat over economische regulering. Zij geeft het Rijk een aantal toezichtsrollen. Wij sturen juist meer op de sector. Deze wet gaat helemaal niet over de toekomstige ontwikkeling van de sector in de omgeving, maar over de continuïteit van de mainport, de toegankelijkheid en het misbruik van marktmacht. De heer Van der Ham kent de wet inmiddels. Met deze wet kun je nog steeds een discussie voeren over een groter of kleiner Schiphol. Die discussie moeten wij ook voeren. Dat is volgens mij een van de leukste elementen volgend jaar in het luchtvaartdebat, maar dat staat hier los van. Als u hiermee akkoord gaat, heeft dat dus geen enkele invloed op die toekomstige discussie, als u althans gelooft in het sturingsverhaal.

Voorzitter. Volgens mij heb ik hiermee de punten te pakken. Er zijn deze week verschillende rapporten uitgekomen. Bij sommige is een persbericht verschenen, bij andere niet. Sommige zijn voor meer en andere zijn voor minder. Ik ga ervan uit dat de Kamer wil dat het allemaal gedegen beoordeeld en bekeken wordt. Daar komen wij dus pas veel later op terug.

□

Minister **Zalm**: Voorzitter. Het is

Zalm

maar wat je "door de strot duwen" noemt. Het is een debat dat al bijna tien jaar loopt. Er is negen uur plenair over dit wetsvoorstel gedebatteerd, met alle schriftelijke voorbereidingen die daaraan vooraf zijn gegaan. Dan weet ik niet precies wat de uitdrukking "door de strot duwen" betekent. Ik denk dat de regering uitvoerig is ingegaan op de vragen, er is plenair ruimschoots gedebatteerd. Dan is het ook goed om eens ergens een punt achter te zetten. Ik ben overigens wel gecharmeerd van de liefde die zowel mevrouw Gerkens als de heer Duyvendak en in iets mindere mate de heer Duivesteijn betonen voor de aandeelhouders en de zekerheden die deze aandeelhouders zouden moeten hebben. Dat is toch wel een leuk verschijnsel.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. U ziet: gezond verstand werkt ook nog. Ik heb, althans in andere bewoordingen, gesproken over het door de strot duwen. De minister tekent het al keurig af: tien jaar lang erover gepraat, negen uur erover gedebatteerd. Waarom kunnen wij dan nu niet nog twee maandjes wachten?

Minister **Zalm**: Dat is inderdaad het patroon van tien jaar. Dat wij altijd maar weer even wachten, altijd maar weer even uitstellen. Op een gegeven moment moet je ook eens iets durven afsluiten. Ik begrijp dat u daartegen bent. U ziet er helemaal niets in, in heel Schiphol niet. Maar op een gegeven moment moet je ook beleid voeren en beslissingen nemen.

Er zijn dus grote zorgen over de aandeelhouders. Men vraagt zich af of die wel voldoende zekerheid krijgen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA):
Voorzitter...

De **voorzitter**: Nee, laat de minister nu iets verder komen in zijn antwoord. De minister gaat even door.

De heer **Duivesteijn** (PvdA):
Voorzitter. Dat kan wel waar zijn, maar...

De **voorzitter**: Dat is beslist waar, de minister gaat even door.

Minister **Zalm**: Ik zal proberen om misschien iets minder provocatief te

zijn. Ik heb vandaag een heel goede dag gehad met de Kamer over de Voorjaarsnota en ik wil dit eigenlijk ook in grootse harmonie proberen af te ronden. Het is natuurlijk van belang om zoveel mogelijk zekerheden te hebben, zowel voor degenen die de aandelen verkopen als degenen die de aandelen kopen. Wij weten ook dat er in deze sector tal van onzekerheden zijn. Hoe gaat het met de wereldeconomie, hoe gaat het met de kerosineprijzen, wordt er ooit een belasting op tickets of op kerosine geheven, hoe gaat het met de algemene economische ontwikkeling? Dat zijn allemaal aspecten die voor de waardering van een zaak als Schiphol van essentieel belang zijn.

Een van de onderdelen is de politieke onzekerheid. Ik kan niet in de prospectus schrijven dat ik beloof dat er nooit een regering van GroenLinks, de SP en de PvdA zal komen. Een dergelijke regering zou ongetwijfeld zeer waardedrukkend op de aandelen werken. Van links en van rechts, van alle kanten zal dat waardedrukkend werken. Dat kan ik dus niet beloven. Een ondernemer moet op dat punt maar een taxatie maken. Ik heb de bijdragen van de woordvoerders van de desbetreffende fracties gehoord. Zo'n verkiezingsuitslag kan nog wel eens van grotere betekenis zijn voor de waardering van de aandelen Schiphol dan wat wij verder in de prospectus ook opschrijven over wat wij wel legitiem kunnen doen. Die onzekerheden blijven dus. De wetgever zal zich altijd het recht voorbehouden om wetten te wijzigen in Nederland, om milieunormen en normen ten aanzien van de geluidsoverlast te stellen. Dat is een onzekerheid waar die aandeelhouder zijn eigen taxatie voor zal moeten maken. Dat geldt trouwens ook voor de verkoper.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik stel allereerst vast dat de minister in algemene termen denigrerend in deze richting spreekt over de wijze waarop wij over Schiphol praten. Ik vind dat belangrijk, omdat de fractie van de Partij van de Arbeid waarde hecht aan Schiphol. Mijn fractie is overtuigd van het feit dat de mainport gehandhaafd moet blijven en dat de hub-functie essentieel is. Ik kan hoogstens over de schaal spreken. Ik vind dat belangrijk, want ik wil niet in welke hoek dan ook

geplaatst worden die, wat mij betreft, te klein is.

Ik heb de volgende vraag. Wat schrijft de minister straks in de prospectus? Schrijft hij dat de ontwikkeling van Schiphol volgens de wensen van de luchtvaartsector zal kunnen plaatsvinden? Of schrijft hij dat die ontwikkeling zal kunnen plaatsvinden zoals de Raad voor Verkeer en Waterstaat dat wil? Wat is het beeld dat hij straks aan de nieuwe onderneming gaat schetsen?

Minister **Zalm**: In een prospectus staan de feiten die je kent. Wat onbekend is, kan je er niet in opschrijven. Een andere kwestie is de timing. Als wij aandelen verkopen, willen wij er een zo hoog mogelijke prijs voor hebben. De financiële adviseur zullen wij ook de timingvraag voorleggen. Ik sta niet met de rug tegen de muur. De aandelen hoeven niet per se binnen drie maanden verkocht te zijn. Ik kies het moment waarop de kans op een maximale opbrengst het grootst is. Politieke onzekerheden zijn voor een bedrijf als Schiphol uiteraard van groot belang. Dat geldt trouwens ook voor andere bedrijvigheid.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Die onzekerheden zijn nu heel substantieel geworden, gelet op onder andere de wensen van de luchtvaartsector. U kunt zich toch ook voorstellen dat een ondernemer op z'n minst wil weten wat hij de komende tien jaar van de overheid mag verwachten? De staatssecretaris zei dat nog enige jaren moet worden nagedacht over de vraag hoe het eruit moet gaan zien.

Minister **Zalm**: Ik kan het bedrijf die zekerheid niet bieden. Wij hebben eens in de vier jaar verkiezingen en een volgend kabinet kan bijvoorbeeld de vennootschapsbelasting en de sociale wetgeving wijzigen. Ook zou een belasting op kerosine kunnen worden ingevoerd. Wat mij betreft, gaat dat laatste ooit nog eens gebeuren en dan ga ik echt niet Schiphof of wie dan ook schadeloosstellen. De bedrijven moeten die mogelijkheden maar inschatten. Ik denk dat wij met deze wetgeving wat dit betreft een behoorlijke stap vooruit te zetten. Er wordt meer duidelijkheid geboden over de economische sturingsinstrumenten, de rol van de NMa enz. Ik zal mij laten adviseren over wat wij in het

Zalm

prospectus moeten opschrijven. Dan zal ik ook vragen naar een adequate timing. Maar hoe lang wij er ook over doen, de toekomst blijft altijd onbekend. Op enig moment moet een beslissing worden genomen, ondanks alle onzekerheden. Ik ben hier betrekkelijk neutraal in, zij het dat ik vooral zal letten op de opbrengst van de verkoop. Als het advies hout snijdt, zal ik mij daardoor laten leiden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Begrijp ik uit uw analyse dat u Schiphol nog voor de komende verkiezingen naar de beurs wilt brengen? De kans is nogal groot dat er na de verkiezingen een kabinet van PvdA, SP en GroenLinks is.

Minister **Zalm**: U geeft nu een goed argument om inderdaad niet te lang te wachten.

De heer **Hermans** (LPF): Wordt op deze manier de window of opportunity niet te klein? De mainportstrategie zal wellicht ook enkele onzekerheden kunnen wegnemen. Een afgeronde mainportvisie heeft een extra waarde. Vervolgens zit je in de fuik van 2007 en een goed markt-moment.

Minister **Zalm**: Ik heb de Kamer al beloofd om nog voor het moment van vervreemding bekend te maken welke techniek naar mijn mening de beste is. Ik zeg toe dat ik daarbij ook het aspect van de timing zal betrekken.

De heer **Hermans** (LPF): Dan voorspel ik najaar 2006.

De heer **Haverkamp** (CDA): Krijgen wij nog een oordeel van de regering over de amendementen en de motie?

Minister **Zalm**: Het amendement van de heer Haverkamp is minder erg dan het vorige van zijn hand. Ik zal de Kamer niet aanraden om het aan te nemen, maar ik zal er ook niet om aftreden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het amendement en de motie van de heer Duivesteyn over het wachten op de mainportvisie worden allebei sterk door het kabinet ontraden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen aan het eind van de vergadering van vandaag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2005 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (30105-XV).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Wij spreken in beginsel in één termijn. De Kamer heeft bij de bespreking van dit wetsvoorstel weliswaar recht op twee termijnen, maar ik wil ervoor pleiten het in één termijn te proberen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Bij de suppletioire begroting voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid kunnen wij natuurlijk niet voorbijgaan aan het armoedebeleid van dit kabinet en de stand van de armoede in Nederland. Ik wil een korte tussenbalans opmaken. Het economisch herstel blijft uit, de werkloosheid is onverminderd hoog. Dat is ernstig. Het belofde zoet na al het zure dat over veel mensen is uitgestort, is niet gekomen. Je zou bijna zeggen dat mensen zoet worden gehouden, maar dat laatste lukt niet erg gezien de populariteit van het kabinet op dit moment. Ook ben ik somber gestemd over de manier waarop het kabinet de solidariteit niet organiseert. De kloof tussen arm en rijk, tussen oud en jong, tussen werkenden en niet-werkenden, tussen huurders en kopers en tussen ziek en gezond is groeiende. GroenLinks vindt het verontrustend dat de minister van Sociale Zaken hiervoor de ogen sluit. Zijn antwoorden op mijn Kamervragen over de explosieve groei van armenhulp door kerken en voedselbanken kan ik maar op één manier kwalificeren: struisvogelpolitiek. Hier zit een

minister van Sociale Zaken die figuurlijk zijn kop in het zand steekt en weigert een verband te zien tussen zijn beleid en de toegenomen armoede. Hij ontkent het verband tussen de bevrozing van de uitkeringen en het gegeven dat tienduizenden gezinnen geen eten meer kunnen kopen en noodgedwongen moeten aankloppen bij voedselbank of kerk, tussen de bezuinigingen op de bijzondere bijstand en het feit dat kerken moeten betalen voor een nieuwe bril of nieuwe schoenen. De Voorjaarsnota heeft het tij niet kunnen keren.

Mijn collega Vendrik heeft zich opgeworpen om toch nog iets te doen voor de onderkant van de samenleving met het herstel van de koppeling, een meer inkomensafhankelijke kinderbijslag en een vergezicht naar een rechtvaardiger volgend jaar. Helaas, dit kabinet bedient met voorrang de huishoudens met modale en bovenmodale inkomens en laat de mensen aan de onderkant in de kou staan.

De **voorzitter**: U zei dat uw tussenbalans kort zou zijn. Ik vraag mij af hoe lang deze algemene beschouwing gaat duren

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben bijna klaar, voorzitter, dit wordt mijn laatste zin.

Ik noem het vrijgeven van het spaarloon, de herziening van het zorgstelsel, de ont koppeling van loon en uitkering. Kortom, op een groot aantal punten neemt de GroenLinks-fractie nadrukkelijk afstand van het kabinet en van de coalitiefracties. Zeker wanneer kinderen de dupe zijn van de bezuinigingen is de kloof tussen links en rechts enorm. Het is treurig dat arme ouders arme kinderen hebben die aan een heleboel dingen niet kunnen deelnemen. GroenLinks zou dat liever anders zien. Het leek erop dat wij op één punt zaken konden doen, en ik geef het niet op totdat vanavond de bel voor het zomerreces is gegaan. Het gaat om de Denktank armoedebestrijding en om de kinderclubcard, die wij hebben voorgesteld. In januari hebben wij een debat gevoerd over armoede onder kinderen, naar aanleiding van het eindrapport van de Denktank armoedebestrijding, onder leiding van oud-collega Ank Bijleveld van het CDA. De boodschap van de Denktank was helder: 372.000