

Vergaderjaar 1993-1994

19 631

Wijziging van de Luchtvaartwet

Nr. 21

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 22 maart 1994

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 februari 1994 mondeling overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de geluidsisolatie Schiphol** (19 631, nrs. 13 en 15).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie als volgt verslag uit.

De **minister** had er behoefte aan de commissie te informeren over het overleg dat zij gisteren heeft gevoerd met betrokkenen. Zij wees er allereerst op dat zij de Kamer de brief over de audit van het project geluidsisolatie Schiphol en de wijziging van de Luchtvaartwet in één pakket heeft toegezonden o.a. vanwege de samenhang van beide dossiers. De audit is uitgevoerd om de doelmatigheid van het project te bevorderen en om advies te geven over de benodigde budgetten, de financiering en de organisatie van het geheel. Het wetsvoorstel dat de volgende week plenair zal worden behandeld, biedt de wettelijke basis voor het innen van de heffing op geluidsproductie van landende vliegtuigen.

De uitvoering van het geluidsisolatieproject rondom Schiphol is in 1983 begonnen met de presanering, omdat de geluidszone voor het vier-banenstelsel nog niet was vastgesteld in een aanwijzing. Het project is traag op gang gekomen en de oorzaak daarvan moet toch ook worden gezocht in de problemen rondom de aanpak en de financiering. Bovendien was nog nauwelijks enige ervaring opgedaan met een geluidsisolatieproject van een dergelijke omvang. Voor de financiering is gebruik gemaakt van een AMvB. De luchtvaartmaatschappijen hebben zich gebundeld in de zgn. SGIS, Stichting geluidsisolatie Schiphol, waarin ook de voorfinanciering is geregeld. Aanvankelijk waren in het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen de kosten van het gehele project op 150 mln. geschat. Met het luchtvaartbedrijfsleven is een overeenkomst gesloten voor dat bedrag. Begin 1990 is vastgesteld dat de kosten veel hoger zouden zijn en wel circa 350 mln. Bovendien werd toen berekend dat de totale isolatie ver boven de 500 mln. zou uitkomen, per woning zo'n f 80 000! Dat leidde tot grote problemen bij de luchtvaartmaatschappijen. Er kwamen dan ook steeds meer aanwijzingen dat de financiering niet meer rond zou komen. Een deel van de kosten zouden voor rekening van de rijksoverheid komen, hetgeen toch niet de bedoeling was, zeker niet gelet op de omvangrijke kortingen die zij zelf moest doorvoeren. Vandaar

¹ Samenstelling:

Leden: Castricum (PvdA), ondervoorzitter, Spieker (PvdA), Van Vlijmen (CDA), Blauw (VVD), Lankhorst (GroenLinks), Nijland (CDA), Jorritsma-Lebbink (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Eisma (D66), J. T. van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Wolffensperger (D66), Frissen (CDA), Roosen-van Pelt (CDA), Esselink (CDA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Feenstra (PvdA), Van der Vaart (PvdA), Van Gijzel (PvdA), A. de Jong (PvdA), De Graaf (CDA), Akkerman (PvdA) en Remkes (VVD).

Plv. leden: Van Gelder (PvdA), R. M. van Middelkoop (PvdA), Reitsma (CDA), Blauw (VVD), Rosenmöller (GroenLinks), Hillen (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van der Ploeg-Posthumus (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Schutte (GPV), Ruigrok-Verreijt (PvdA), Tommel (D66), M. D. Th. M. de Jong (CDA), Koetje (CDA), Mateman (CDA), Leers (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Leerling (RPF), Witteveen-Hevinga (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Netelenbos (PvdA) en Verbugt (VVD).

de opdracht tot de audit opdat zou worden gezien of een en ander wel doelmatig en sober werd uitgevoerd. De audit heeft vastgesteld dat het wel iets goedkoper kan, maar zeker niet veel. De SGIS heeft de uitkomsten van de audit bestreden.

Op dit moment zijn 2800 van de 4000 woningen van de eerste groep geïsoleerd. Het is de bedoeling om in 1994 de overige 1200 af te werken. Met de SGIS is overeengekomen om de kosten binnen 235 mln. te houden, maar gelet op de nieuwe beleidsuitgangspunten ter zake zal dat wel 280 mln. moeten worden; circa f 75 000 per woning uitgaande van een deelnemerspercentage van ruim 85.

Enerzijds wilde de SGIS niet opdraaien voor de hogere kosten, anderzijds had de rijksoverheid geen middelen om zelf bij te dragen. Op basis van de audit is het project daarom aangepast, hetgeen ook heeft geleid tot teleurstelling bij bewoners van huizen die dit jaar moeten worden aangepakt. Daarover had de bewindsvrouw gisteravond een goed gesprek met vertegenwoordigers van de gemeenten en van de bewoners. Op zich kon zij zich wel voorstellen dat men het gevoel heeft dat de uitvoering in vergelijking met de eerste groep woningen wat minder is geworden. Hierna moeten nog vele woningen worden geïsoleerd en om de medewerking van de SGIS te behouden, is het noodzakelijk enige terughoudendheid te betrachten.

In het overleg zijn de belangrijkste knelpunten naar voren gekomen en uiteindelijk heeft het zich geconcentreerd op vier punten: isolatie van de zolderslaapkamers, de vergoeding voor de afwerking, gaskachels en kozijnen.

Wat betreft de zolderslaapkamers is het uitgangspunt dat ze indien ze niet voldoen aan het Bouwbesluit ze niet worden geïsoleerd, terwijl daarop in de vorige fase van het project niet is gelet. In vele gevallen blijken de kamers er inderdaad niet aan te voldoen, maar worden ze, ook ongeïsoleerd, sinds jaar en dag toch als slaapkamer gebruikt. Het was de bedoeling om op die slaapkamerisolatie 2,8 mln. te besparen, maar aangezien de bezwaren van de bewoners toch vrij reëel zijn, had de bewindsvrouw haar medewerkers gevraagd zoveel mogelijk de praktijk van de eerste fase te volgen, hetgeen niet helemaal mogelijk is vanwege het nieuwe Bouwbesluit dat echter ook weer niet zoveel afwijkt van het oude. Daarom is besloten de bewoners in de gelegenheid te stellen de slaapkamers aan te passen aan het Bouwbesluit, zoals ook in de eerste fase is gedaan. Daarna zal er worden geïsoleerd. Dat kan inderdaad betekenen dat er een raam bij moet of dat de trap moet worden aangepast, maar er zal echt niet op de centimeter nauwkeurig worden gecontroleerd. Wel moet rekening worden gehouden met precedentwerking, want er zijn nog wel meer huizen in de nabijheid van andere vliegvelden. De besparing van 2,8 mln. wordt dus niet helemaal gehaald.

De bewindsvrouw gaf toe dat de vergoeding voor afwerking inderdaad krap is, nl. f 150 behang per kamer. Men kan daar wel mee uitkomen, maar dan moet men wel zelf behangen en dat kan nu eenmaal niet iedereen. Daarom is besloten er 0,5 mln. meer voor uit te trekken, waardoor de vergoeding per woning gemiddeld met 50% wordt verhoogd.

Het nieuwe Bouwbesluit geeft duidelijk aan hoe moet worden omgegaan met verwarming, ook niet-centrale. Als door het aanbrengen van voldoende ventilatie-openingen gaskachels conform dat besluit kunnen blijven functioneren, moeten ze niet al te gemakkelijk worden vervangen door centrale verwarming, ook al vinden de bewoners dat die grotere ventilatie-openingen enige overlast veroorzaken, zoals tocht. Echter, ook als de woningen niet zouden worden geïsoleerd, zijn dezelfde ventilatie-openingen noodzakelijk. Daar is dus eigenlijk geen andere oplossing voor dan te proberen te voorkomen dat ventilatie omslaat in tocht. Om anders gaskachels maar te vervangen door centrale

verwarming, ging de bewindsvrouw te ver en was volgens haar ook juridisch gezien geen terechte eis.

In de vorige fase werden nogal eens nieuwe kozijnen geplaatst. In deze fase gebeurt dat veel minder, maar wordt geprobeerd een oplossing te vinden door kozijnen te vertimmeren. De bewoners vinden dat niet altijd fraai, maar het voldoet wel aan de eisen. Bovendien stellen de bewoners dat nieuw op oud hout later problemen kan opleveren. Uit het onderzoek van de Heidemij is dat niet gebleken. Zij heeft daarom aangeraden die klachten nog maar eens goed te laten onderzoeken door een objectieve instantie, onder toezicht van de bewonersorganisaties, de gemeenten en de RLD. Zij kreeg toen te horen dat ook TNO een en ander heeft gezien, maar het rapport heeft zij niet gekregen, ook niet op haar verzoek. De bewoners wilden dat pas geven als zij van te voren een toezegging kregen.

De minister had gisterenavond de indruk dat de bewoners wel met haar concessies konden leven. Er moet nu verstandig mee worden omgegaan en snel worden begonnen. Zij wilde het project graag in 1994 afronden, maar als het door nader onderzoek en overleg met de bewoners enkele maanden langer duurt, is dat zeker niet onoverkomelijk. De SGIS heeft zich er al mee akkoord verklaard. De luchtvaartmaatschappijen zijn voor de voorfinanciering ten dele afhankelijk van de banken, maar met deze concessies – dus hogere kosten – levert dat geen problemen op. Worden de kosten nog hoger, dan haken de banken zeker af.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond het jammer dat de antwoorden van de minister zo lang zijn uitgebleven. Het is een goede zaak dat de minister gisteravond het overleg met de bewoners heeft gevoerd en op enkele punten concessies heeft gedaan, maar waarom zo op de valreep en niet enkele maanden geleden? De minister kon toch via de RLD weten dat de bewoners niet tevreden waren over het feit dat de gemeenten te weinig overleg met hen voerden? Nu krijgt de commissie een mondeling verslag van het overleg en is zij niet in de gelegenheid om zich op de resultaten ervan te beraden.

Voor de bewoners gaat het erom dat hun huizen sober maar doelmatig zodanig worden geïsoleerd dat het aan de eisen voldoet. Daarop kan niet bezuinigd worden. In 1990 schrijft de minister de Kamer dat de bewoners op grond van de Luchtvaartwet recht hebben op deze voorzieningen, dat uit een oogpunt van volksgezondheid de normering niet mag worden aangetast, dat de voorzieningen op de goedkoopste wijze zullen worden aangebracht en dat wetgeving en internationale verdragen eigen bijdragen van bewoners voor het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen niet zonder meer toelaten. Dat was volgens de heer Van Gijzel niet alleen heel helder, maar ook de leidraad van het proces. Op een bepaald moment wordt het overleg met de SGIS – de veroorzakers van de geluidsoverlast, maar ook degenen die de voorzieningen uiteindelijk moeten financieren – opgeschort en wordt besloten een audit te laten plaatsvinden. Deze audit constateert dat het pakket sober en doelmatig is, maar dat er nog wel bezuinigingen mogelijk zijn, vooral op de overhead. Welke afspraken zijn met de SGIS gemaakt over de status van de audit? Zijn en worden de bezuinigingen op de overhead ook gerealiseerd? In de audit is bovendien een duidelijke scheiding in de taken geschetst. Op 13 november 1991 (21 660, nr. 4) schrijft de minister de Kamer dat de conclusies over soberheid en doelmatigheid naar haar oordeel voldoende duidelijkheid scheppen. De heer Van Gijzel had dat opgevat als een bevestiging van de brief uit 1990. In die brief staat eveneens dat in het Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO) is aangegeven dat wordt uitgegaan van een dubbele doelstelling, te weten het bevorderen van de mainportontwikkeling en het verbeteren van de milieukwaliteit rondom

Schiphol. Daarmee gepaard gaande isolatiekosten zijn in dat licht maatschappelijk gewenst en aanvaardbaar. Omdat, zoals het rapport aangeeft, de uitvoering van isolatie redelijk sober en doelmatig geschiedt, is een verdergaande reductie van de totale isolatiekosten alleen mogelijk door de dubbeldoelstelling los te laten. Hiermee geeft de minister zelf al aan dat een verdere versobering niet mogelijk is en dat aan het pakket zoals dat in de eerste fase voor een belangrijk deel is uitgevoerd, niet gesleuteld kan worden. Blijkens antwoord 8.2 heeft het overleg tussen de RLD en de SGIS geleid tot het rapport «Beleidsuitgangspunten en beleidsregels 1993». Als gevolg daarvan zullen ruimten die voorheen wel geïsoleerd werden niet meer worden geïsoleerd, komen er geen suskasten meer, worden aluminium deuren die tot dan toe dringend werden aanbevolen, ineens dringend afgewezen, zijn geen zgn. wens-voorzieningen meer mogelijk, worden openslaande ramen geminimaliseerd en zal op constructieve uitvoering worden bezuinigd.

Naar de mening van de heer Van Gijzel zijn drie vragen van belang:

1. Is de isolatie technisch adequaat en dus doelmatig?
2. Wat moet wel en niet worden geïsoleerd?
3. Hoe hoog moet de vergoeding/compensatie zijn voor eventuele overlast?

Kan de technische uitvoering van de werken de toets der kritiek doorstaan? De bewoners hebben TNO blijkbaar gevraagd naar de uitvoering van de kozijnen een onderzoek in te stellen, de minister heeft dat blijkbaar door de Heidemij laten onderzoeken en het zou dan ook een goede zaak zijn als de Kamer beide rapporten kreeg. Voldoet overigens het akoestisch effect wel aan de doelmatigheidseisen? Is het juist dat de drie proefwoningen – twee in Aalsmeer en een in Amstelveen – die uitgevoerd zijn met het pakket dat nu voorzien is op basis van een akoestisch onderzoek zijn afgekeurd? Zo ja, welke consequenties worden daaraan verbonden?

Als het gaat om de ruimten die wel of niet moeten worden geïsoleerd, schrijft de minister in de antwoorden dat daarvoor de voorschriften van de oudste in Nederland voorkomende voorschriften worden gehanteerd. De heer Van Gijzel vond het dan ook een goede zaak dat bijvoorbeeld bij de zolderkamers wat ruimhartig met de normen wordt omgegaan. Deze toezegging echter zal, mede gelet op de contracten die met de aannemers zijn gesloten, vele meningsverschillen oproepen. Zou het dan niet verstandig zijn daarvoor een onafhankelijke arbitragecommissie in het leven te roepen? Los daarvan moet het de bewoners natuurlijk mogelijk blijven een AROB-procedure te volgen.

Is het juist dat ronde kozijnen worden vervangen door vierkante? Wordt met andere woorden wel in alle opzichten evenveel recht gedaan aan de architectuur van de woningen? Sober wil toch nog niet zeggen dat het karakter van een woning moet worden aangetast? In antwoord op vraag 23 stelt de minister dat er op dat punt wel enige speelruimte moet zijn, maar ook dat zal de nodige verschillen van mening oproepen. Dat er enige speelruimte moet zijn is logisch, maar het is dan wel verstandig die exact in te vullen.

De heer Van Gijzel kon niet overzien of de toezegging van de minister over de vergoeding tegemoet komt aan de eisen van de bewoners. Zij hebben door de werkzaamheden een groot aantal weken mensen over de vloer. Als men dan als het werk is afgelopen nog met allerlei werkzaamheden zit die men zelf moet (laten) uitvoeren, dan mag daar toch wel wat tegenover staan? Als het behang door het werk wordt beschadigd, moet dat gewoon worden vervangen. Bovendien zullen vele mensen, met name gehandicapten en ouderen, niet zelf kunnen behangen.

In Nederland wordt altijd het uitgangspunt gehanteerd dat de vervuiler betaalt. De SGIS heeft de Kamer in een brief kenbaar gemaakt dat zij niet meer kan betalen vanwege de zorgelijke financiële situatie van de vliegmaatschappijen. Blijkbaar zijn zij niet bereid om te investeren in de

toekomst van hun activiteiten, maar meer gericht op de korte-termijnwinst gezien naar de in feite belachelijke concurrentieslag waarbij ze honderden guldens per ticket inleveren, zodat het vaak goedkoper is om in Europa het vliegtuig te pakken dan de trein! Zouden twee kwartjes per ticket voor de isolatie van deze huizen dan een stap te ver zijn? Hoe verhoudt zich overigens de opmerking van de SGIS dat zij niet meer kan betalen met het antwoord 45 waarin wordt gesteld dat de geluidsheffing, het deel van de luchtvaartgelden dat uiteindelijk opzij wordt gezet voor isolatie, in 1991 4% was en in 1992 3%? Betalen de maatschappijen dan niet minder, ook al omdat er steeds meer vliegtuigen vliegen en het bedrag voor isolatie niet evenredig toeneemt?

Ook wijst de brief van de SGIS op de kosten per woning. Hoe verhouden die zich met de bedragen die in de audit zijn opgenomen, want die zijn toch aanmerkelijk anders?

De minister geeft aan hoe het er bij andere vliegvelden in Europa aan toe gaat. Welke stappen zal zij ondernemen tot harmonisatie op dat punt? Zij geeft ook aan dat Schiphol in een aantal gevallen de duurste luchthaven van Europa is en in enkele andere gevallen relatief goedkoop. De heer Van Gijzel stelde daar tegenover dat Schiphol soms een laag tarief vraagt voor iets waarvoor andere luchthavens niets berekenen; voor sommige toestellen berekent Schiphol f 49 en andere luchthavens niets, maar voor een Boeing 747-200 vraagt bijvoorbeeld Frankfurt ruim f 5000 en Schiphol slechts f 300. Over het totaal genomen zal Schiphol zich dus zeker niet uit de markt prijzen als er enkele guldens op de luchthavengelden zal worden geheven.

De PvdA-fractie bleef zorgen houden over de uitvoering van de tweede fase, het uitvoeringsproces, de rol van de RLD, de Heidemij, aannemers en onderaannemers. Niet in de laatste plaats maakte zij zich zorgen over de houding van de luchtvaartmaatschappijen die voor vier dubbeltjes op de eerste rang willen zitten!

Mevrouw **De Jong** (CDA) had de indruk dat de druk van het overleg met de Kamer voor de minister aanleiding is geweest om op het laatste moment met de bewoners te overleggen. Overleg is uiteraard een goede zaak, want het is van belang dat burgers gezond en veilig kunnen wonen. Als noodzakelijke activiteiten hun gezondheid en/of veiligheid in gevaar brengen, moet het principe van de «vervuiler betaalt» worden gehanteerd. Gelet op dat principe zijn enkele besluiten genomen en afspraken gemaakt.

Zij was verheugd dat de minister nu het standpunt huldigt dat zolderkamers worden geïsoleerd als ze al als slaapkamer worden gebruikt en dat daarmee ruimhartig zal worden omgegaan. De minister stelde wel dat het nieuwe Bouwbesluit zal worden toegepast, maar volgens art. 406 van dat besluit kan een college van B en W vrijstelling verlenen van de eisen van dat besluit tot aan het niveau van verkregen rechten. Een te klein slaapkamerraam of een te smalle trap die niet voldoet aan de eisen van het nieuwe Bouwbesluit, behoeven dan geen bezwaar meer te zijn. In dit geval heeft de RLD niet van die vrijstellingsmogelijkheid gebruik gemaakt.

Volgens het thans geldende Bouwbesluit kunnen aan gebouwen die niet voor bewoning bestemd zijn ook eisen worden gesteld op basis van de Luchtvaartwet en gaat het dus verder dan het Besluit geluidgevoelige ruimten van een woning. Ook een kantoor of spreekkamer in een eigen huis moet voldoen aan geluidsisolerende eisen. Die regel zou naar de mening van mevrouw De Jong ook bij dit project moeten worden gehanteerd. Het is te gek dat een spreek- c.q. behandelkamer van een arts wel wordt geïsoleerd omdat aan de Wet ziekenhuisvoorzieningen moet worden voldaan, terwijl een kantoor van bijvoorbeeld een accountant niet wordt geïsoleerd, althans volgens het boekje van de RLD, terwijl betrokkene daar misschien veel meer uren per dag werkt dan de arts.

Bovendien zou een volgende bewoner die kantoorruimte misschien wel willen gebruiken als slaapkamer.

De **minister** wees erop dat uitgangspunt voor de isolatie is het antwoord op de vraag of een ruimte een geluidsgevoelige ruimte is, waarin men eet, slaapt of woont.

Mevrouw **De Jong** was het daar van harte mee eens en constateerde dat hiermee een woord is toegevoegd aan het Besluit geluidgevoelige ruimten.

Zij vernam graag hoe het bedrag van 150 mln. is berekend en welke besparingen op de overhead zijn bereikt. Zij had de indruk dat er tot nu toe alleen maar besparingen zijn bereikt door de bewoners minder voorzieningen te verschaffen. Zij was het eens met de uitgangspunten van de minister, maar vond de vertaling daarvan in het boekje van de RLD, Beleidsuitgangspunten en praktijkregels 1993, niet erg correct. Daarin staan nogal wat details en aanvullingen die veel verder gaan dan het Bouwbesluit verlangt en bovendien maakt de RLD geen gebruik van de vrijstellingsmogelijkheid die dat besluit biedt. Zij zou graag zien dat een werkgroep werd ingesteld waarin Schiphol, de gemeenten en de bewoners participeren en het liefst nog het ministerie van VROM, die dan de klachten van bewoners kan behandelen en om de colleges van B en W te vragen van hun vrijstellingsbevoegdheid gebruik te maken.

Het zou haars inziens te ver gaan als mensen hun gashaard niet meer kunnen gebruiken omdat er te weinig ventilatie zou zijn. Dan zou op kosten van het project zodanige voorzieningen moeten worden getroffen dat de ventilatie wel voldoende is.

Gelet op het nieuwe Bouwbesluit veronderstelde zij dat vertimmeren van de kozijnen gewoon niet mag. Als het gaat om zolderslaapkamers was zij van mening dat het een goede zaak is dat de bewoners die eerst enigszins moeten aanpassen, maar bovendien zal toch ook gebruik moeten worden gemaakt van de mogelijkheid van vrijstelling op basis van verkregen rechten. Ten slotte wilde zij nog kwijt dat in sommige gevallen de eigen bijdragen van de bewoners wel erg hoog worden ingeval het eigen kozijn op een klein plekje is aangetast, terwijl dat kozijn toch niet geschikt is voor dubbel glas. De totale kosten voor de bewoners worden in sommige gevallen wel erg hoog, terwijl er toch ook andere mogelijkheden zijn om daaraan bij te dragen. De provincie heeft in het kader van de stadsvernieuwing voor alle vooroorlogse woningen met onvoldoende kwaliteit middelen beschikbaar, ook voor eigenaar-bewoners, zij het in bijzondere omstandigheden, want natuurlijk is de eigenaar verplicht zijn woning goed te onderhouden.

Zij vroeg zich af of de hoge isolatiekosten niet werden veroorzaakt door het feit dat het vooroorlogse woningen zijn met een kapconstructie die overigens in de rest van Europa niet voorkomt. Ten slotte vroeg zij of buitenlandse vliegmaatschappijen in de prijzen van hun tickets inderdaad al circa f 10 milieukosten verdisconteren.

De heer **Te Veldhuis** (VVD) vond het eigenlijk beschamend dat de Tweede Kamer zich met dit soort zaken moet bezighouden. Het had van te voren geregeld moeten en ook kunnen zijn. In ieder geval is de minister gisterenavond een betere weg ingeslagen dan tot dan het geval was. Dan blijft inderdaad de vraag waarom die redelijkheid zo lang op zich heeft moeten laten wachten. Het gaat in dit geval om de spanning tussen redelijkheid en billijkheid en economie en milieu.

Hij herinnerde eraan dat in de Vinex, in het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen, in de PKB en in het PASO gezamenlijk is gekozen voor banen en werkgelegenheid op Schiphol, maar dan moeten ook wel de consequenties van die keuze worden geaccepteerd. De lasten daarvan mogen dan ook niet eenzijdig worden afgewenteld op degenen

die in de buurt van Schiphol wonen. Desgevraagd gaf hij toe dat de Kamer met het PASO noch met de PKB instemming heeft betuigd, maar dat ze toch wel een richting aangeven.

Hij riep de minister op, voor een voldoende draagvlak bij de burgers te zorgen opdat Schiphol wordt gedoogd, niet te proberen voor een dubbeltje op de eerste rij te zitten en ervoor op te passen dat de geluidshinder niet omslaat in irritatie over het gedrag van de SGIS en de overheid.

Hij was het ermee eens dat buitensporige isolatie niet nodig en ook niet gewenst is. Als de isolatiekosten hoger zijn dan de herbouwwaarde van een woning, kan isolatie niet meer als redelijk worden gezien. Gelukkig is de minister teruggekomen van het onzalige idee om zolderkamers die als slaapkamer in gebruik zijn niet meer te isoleren omdat het Bouwbesluit ineens is gewijzigd. Dan is de theorie kennelijk belangrijker dan de praktijk. Als de standaardisatie tot rigiditeit leidt, verandert de geluidshinder in irritatie, hetgeen een veel groter probleem zal zijn.

Een en ander kon naar de mening van de heer Te Veldhuis extra kosten betekenen, maar dat moet dan maar worden geaccepteerd. Overigens is een verhoging van de bijdrage voor behang met 50% nog niet extreem. I.p.v. f 150 wordt het nu f 225 en het is de vraag of men daarvoor een kamer fatsoenlijk kan laten behangen. Bovendien zijn die 2,8 mln. slechts 1% van de totale kosten van het project en daarover moet toch niet zoveel heisa te worden gemaakt?

Primair zal de veroorzaker van de overlast voor de kosten moeten opdraaien. Als er al sprake is van een financieringsprobleem, zoals de SGIS stelt, dan zijn er best nog wat mogelijkheden om die problemen op te lossen. Je zou bijvoorbeeld iets langer kunnen heffen dan tot het jaar 2012. Ook zou de mogelijkheid van een heffing op de tickets kunnen worden gezien. Wat is nu inderdaad een paar kwartjes op een ticket? In dit verband vroeg hij de minister hem een concept-amendement voor te leggen dat hij de volgende week bij de behandeling van wetsvoorstel 19 631 kan indienen, opdat niet tot het najaar 1996 behoeft te worden gewacht alvorens de minister met een concept-wetsvoorstel komt en de principe-mogelijkheid van een heffing al in het wetsvoorstel is opgenomen. Als langer durende heffingen of een kleine heffing op de tickets geen soelaas biedt, dan kan in ieder geval een combinatie daarvan worden gezien. Als banken problemen maken met leningen, dan zou het Rijk toch wat meer kunnen voorfinancieren dan tot nu toe?

De heer Te Veldhuis wees nog op de BTW op isolatiemaatregelen, een probleem dat de SGIS naar voren heeft gebracht. Normaal gesproken is dat wel juist, maar in dit geval zou toch moeten worden gezien of die BTW niet kan worden teruggesluisd naar de isolatie?

De heer **Lankhorst** (Groen Links) vond het net als de heer Te Veldhuis onbegrijpelijk dat het kabinet het zo ver heeft laten komen: Schiphol groeit en bloeit, het kabinet vindt dat prachtig, maar de Kamer zal inderdaad nog een uitspraak moeten doen over het PASO en de PKB. Omdat het kabinet Schiphol zo belangrijk vindt, is het onbegrijpelijk dat er in de praktijk iedere keer de meetlat wordt naastgelegd. De minister kan wel zeggen dat die niet meer zo strikt zal worden gehanteerd, maar hoe werkt dat in de praktijk uit? Het gaat uiteindelijk toch om tickets die enkele kwartjes duurder worden, maar als het gaat om de zo gewenste soepelheid gaat het slechts over enkele centen per ticket! In dat licht gezien is de angst van de SGIS over de concurrentiepositie niet meer zo serieus te nemen. Het vliegen zal zonder meer duurder moeten worden, want dat is duidelijk veel te goedkoop; dan gaat het niet om enkele centen, maar mede vanuit milieu-overwegingen over heel andere bedragen! Gelet op de bijdragen vanuit de Kamer tot nu toe riep hij de minister dan ook op nog meer tegemoetkomingendheid te betrachten dan tot nu toe en de luchtvaartmaatschappijen duidelijk te maken hoe de Kamer erover denkt. De bewoners

hebben het al moeilijk genoeg en die doen de concessies waarover de minister sprak. Versobering wordt bij elk onderwerp naar voren gebracht en natuurlijk zal ook in dit geval het geld niet over de balk kunnen worden gegooid, maar als je kijkt naar de overlast die de bewoners ervan ondervinden, zou je eigenlijk het woord «sober» niet in de mond moeten durven nemen.

De heer Lankhorst vroeg de minister kortom om een nog grotere ruimhartigheid. Als er een arbitragecommissie moet komen dan moet dat maar, maar een wat ruimhartiger beleid zou toch beter zijn.

De heer **Tommel** (D66) wees op de investeringen die op en rond Schiphol plaatsvinden, die in miljarden worden uitgedrukt. Er is altijd gezegd dat een belangrijk deel daarvan zal worden besteed aan het milieu. Nu het gaat om een concreet project kan er ineens niets meer. Dat tast de geloofwaardigheid van een en ander toch wel aan. Als dergelijke relatief kleine projecten – zeker in vergelijking met de totale investeringen en de investeringen in nieuwe vliegtuigen – als deze isolatie niet kunnen, wat zal er dan gebeuren als de bescherming van het milieu grotere bedragen vergt? Hoewel de audit al aangeeft dat het project al sober en doelmatig wordt uitgevoerd, lijkt er op elke post nog te worden beknibbeld. De bewoners hebben last van het lawaai en hebben dan ook recht op een goede isolatie. Er moet dan niet worden geprobeerd op alles te beknibbelen en een kozijn af te keuren als een plekje niet goed is. Een dergelijke houding wekt grote irritatie en levert financieel gezien niets op. Eventuele extra kosten mogen geen belemmering zijn. Het is een goede zaak dat de luchtvaartmaatschappijen en de banken bereid zijn mee te werken, maar in feite is dat ook volstrekt logisch. Dat het project iets langer zal duren omdat er iets meer moet gebeuren, kan ook geen probleem zijn en is ook geen probleem voor de bewoners.

De heer Tommel ging ervan uit dat de minister het TNO-rapport krijgt, maar de conclusie ervan zal dan ook zwaar moeten wegen. Een ander punt betreft het feit dat kamers nu nog maar worden voorzien van één openslaand raam. Daarop wordt zwaar bezuinigd. Kan ook op dit punt niet wat royaler, maar toch in redelijkheid worden opgetreden? Wat heeft de minister nu met de bewoners afgesproken over de open-verbrandings-toestellen? Daar moet toch een oplossing voor worden gevonden? Een permanent tochtprobleem is ook geen aantrekkelijk vooruitzicht. Een *arbitragecommissie* lijkt niet nodig als de gemeenten gebruik maken van hun ontheffingsbevoegdheid. Zij hebben een grote verantwoordelijkheid voor hun bewoners en als zij ontheffing verlenen, kan er dan ook van worden uitgegaan dat isolatie gerechtvaardigd is.

Als het gaat om de zgn. wensvoorzieningen bestaat bij bewoners irritatie over het feit dat wordt gesteld dat daarvoor geen tijd meer is. Dat nu is zeker onredelijk. Het project behoeft niet per se op 31 december a.s. te zijn afgerond. Als mensen zelf een bepaalde extra voorziening willen betalen, moet dat mogelijk zijn.

De heer Tommel was ervan overtuigd dat nog wel kenbaar zal worden gemaakt of de tegemoetkoming van de minister ter zake van de vergoedingen voor herinrichting, zoals behang, voldoende is. Het is in ieder geval goed dat de minister een gebaar heeft gemaakt.

Antwoord van de regering

De **minister** wees erop dat zo'n anderhalf jaar geleden in de stuurgroep was afgesproken dat het contact met de bewoners via de gemeenten zou verlopen. Zij heeft die afspraak tot het laatst toe willen respecteren, al was zij al eerder ervan op de hoogte dat geen overleg had plaatsgevonden. Nadat de stuurgroep al regelmatig met de gemeenten had gesproken, heeft zij vlak voor het kerstreces nog enkele wethouders uitgenodigd en hen gevraagd waarom dat overleg nog niet heeft plaatsgevonden. Het

argument was dat de RLD en de SGIS hen niet voldoende tegemoet kwamen en zij de bewoners dus geen mooi afgerond verhaal konden vertellen. Gelet op dit mondelinge overleg dacht zij er verstandig aan te doen die afspraak op het laatste moment toch maar te doorbreken en de vertegenwoordigers van bewoners en gemeenten voor een gesprek uit te nodigen. Overigens zag ook de rechter in een desbetreffend verzoek van de dorpsvereniging Halfweg/Zwanenburg geen aanleiding om de afgesproken procedures af te keuren.

De antwoorden hebben zo lang op zich laten wachten, omdat ze in interdepartementaal overleg moesten opgesteld en bovendien overeenstemming moest worden bereikt met de SGIS die grote problemen had met de banken. Over de zolderslaapkamerisolatie is buitengewoon uitvoerig overleg noodzakelijk gebleken met de ministeries van VROM en van Defensie omdat deze kwestie een nogal grote uitstraling heeft. Zoals bekend zijn er ook nog wel enkele militaire vliegvelden in Nederland. Er is alles aan gedaan om voor de bewoners een zo goed mogelijk resultaat te bereiken. Vandaar dat het iets langer heeft geduurd, maar daar is het resultaat ook naar: Wat betreft twee van de vier knelpunten voor de bewoners zijn concessies gedaan en voor de andere twee komen er nadere onderzoeken.

Uit hetgeen de heer Van Gijzel op blz. 5 van 21 660, nr. 4 citeerde, blijkt al dat de dubbeldoelstelling alleen wordt losgelaten bij een vergaande reductie van de kosten. Iets verder wordt de mogelijkheid geduid van additionele besparingen die in elk geval de milieudoelstelling overeind laten. De overheadkosten zijn gedaald van 17 naar 13% en voorts zijn op enkele andere onderdelen besparingen bereikt die eveneens de doelstelling niet aantasten, zeker niet na de concessies. Als werkzaamheden moeten worden verricht, ontstaat al gauw de neiging om het dan maar zo goed mogelijk te doen. Welnu, tussen «zo goed mogelijk» en «sober» bestaat een grijs vlak van mogelijkheden om de kosten enigszins te drukken.

Dat leek de heer **Van Gijzel** onjuist, want de audit spreekt al over de eerste fase van «sober en doelmatig», maar ook daarop wordt bekibbeld! De kosten kunnen wel hoog zijn, maar het is al met al toch nog goedkoper dan uitplaatsing.

De **minister** was van mening dat ook een iets soberder uitvoering nog goed kan zijn, al begreep zij best dat dit voor de betrokkenen moeilijk te verteren is als zij naar de uitvoering in de eerste fase kijken. Maar, nergens in Europa worden bij vliegvelden isolaties tot deze prijs uitgevoerd en grotendeels betaald door de vliegmaatschappijen.

Op Nederlands initiatief wordt in Europees verband nagegaan van welke subsidies en heffingen bij tickets en verschillende Europese vliegvelden sprake is. Vooralsnog laat dat een zeer verscheiden pakket te zien, maar globaal blijkt wel dat Nederland op een aantal punten vrij duur is voor landende vliegtuigen. In de welhaast dodelijke concurrentiestrijd tussen de verschillende vliegmaatschappijen telt elke gulden. Sterkere maatschappijen kunnen hun prijzen een tijdje laag houden om zo via een keiharde sanering de zwakkere broeders eruit te werken. De Engelse en Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappijen zijn de enige die hun overheid niet om subsidies vragen. De minister verklaarde zich in ieder geval bereid de onderzoeken naar Europese heffingen en subsidies op dit punt aan de Kamer voor te leggen zodra ze zijn afgerond. Er wordt in ieder geval gewerkt aan een wetsvoorstel om de heffing op tickets te verhogen tot enkele gulden, maar uit onderzoek blijkt heel duidelijk dat een verschuiving in kosten voor aanlanding e.d. ook tot een verschuiving in aantallen vliegtuigen en passagiers leidt. Dat moet goed tegen elkaar worden afgewogen om een juist omslagpunt te vinden. In dat licht bezien kon zij het verzoek van de heer Te Veldhuis om een amendement voor te

bereiken om die heffing mogelijk te maken niet zo verstandig vinden. Het is de bedoeling om het wetsvoorstel nog dit jaar in te dienen, ook al omdat het tweede grote pakket isolaties met name uit die heffing zal moeten worden gefinancierd. Desgevraagd verklaarde zij zich ook bereid na afronding van dit onderzoek over de effecten van heffingen met Schiphol te bezien of de Kamer dat vertrouwelijk ter inzage kan krijgen.

Uit onderzoek van de Heidemij blijkt dat de technische eisen voldoende en goed onderbouwd zijn. Wat de kozijnen betreft, is er nog het door de bewoners geëntameerde nadere onderzoek van TNO.

Voor zover de minister wist, zijn er helemaal geen proefwoningen geweest. Het nieuwe pakket wordt thans geïsoleerd en wordt bezien of het resultaat ervan voldoet aan de regels. Formeel is er dus geen sprake van proefwoningen.

Zij was er eveneens niet van op de hoogte dat bijvoorbeeld ronde ramen werden vervangen door vierkante, maar zegde toe dat na te laten gaan.

Aangezien de ene bewoner de afwerking door de aannemer wil laten doen en de andere het zelf of door iemand anders, is besloten iedereen daarin vrij te laten. Voor de afwerking was oorspronkelijk f 150 per kamer uitgetrokken, maar dat is dus verhoogd tot f 225. Het is overigens moeilijk om de afwerking als een standaardpakket aan te bieden, want elke situatie is immers anders. Daar zijn dus ook heel moeilijk standaard kosten voor aan te geven. Indien de mogelijkheid wordt geboden, zal zeker de meerderheid van de bewoners voor de aannemer kiezen en afzien van de vergoeding en zullen er grote financiële problemen ontstaan.

De heer **Van Gijzel** vroeg zich af, waarom de bewoners dan wel met de vergoeding zouden moeten uitkomen.

De **minister** herhaalde dat er geen standaardpakket van kan worden gemaakt en dat het daarom duurder zal uitpakken. Zij dacht aan de redelijkheid te hebben voldaan door de vergoeding aanzienlijk op te hogen.

Zij was er eveneens van overtuigd na maandenlange onderhandelingen de grens van de bereidheid van de SGIS te hebben bereikt. Al zouden de maatschappijen bereid zijn meer te betalen, dan nog zouden ze moeilijkheden krijgen met de banken.

Formeel gesproken vallen strikte kantoorruimten niet onder de regeling. Inderdaad is het soms moeilijk een onderscheid te maken tussen een werkruimte en een strikte kantoorruimte. Daarover zal nader overleg worden gevoerd, maar isolatie van kantoren mag niet ten koste gaan van die van woningen. Bedrijven hebben immers heel andere mogelijkheden om bijvoorbeeld isolatiekosten te verdisconteren.

De berekening van de 150 mln. zal aan de Kamer worden voorgelegd.

De minister vond het een goede zaak dat het boekwerkje van de RLD de regels zo precies mogelijk omschrijft. Zo worden oeverloze discussies vermeden, wordt een zo groot mogelijke duidelijkheid verschaft en ook een zo groot mogelijke eerlijkheid betracht.

Als het gaat om gaskachels, zijn het niet alleen overheidsregels die moeten worden toegepast. Het zijn ook gemeenten en met name gasbedrijven die ter zake adviseren. Als een huis wordt geïsoleerd en men een gaskachel wil blijven gebruiken, dan moet vooral uit een oogpunt van veiligheid de ventilatie worden aangepast en wel zodanig dat de ventilatie-opening niet zomaar kan worden afgesloten. Zolang die openingen blijven binnen de regels van het Bouwbesluit, behoeft het verwarmingssysteem niet te worden aangepast.

Het is niet juist dat het wegwerken van een scheurtje of een plekje op een bestaand kozijn direct voor rekening van de bewoners komt. Het is heel moeilijk om achterstallig onderhoud te bewijzen en er wordt daarom ook heel zorgvuldig nagegaan wanneer het laatste onderhoud heeft

plaatsgevonden. Als daarover conflicten bestaan, wordt de gemeente erbij ingeschakeld.

De bewindsvrouw had wat moeite met de algemene benadering van de heer Te Veldhuis. Iedere keer opnieuw wordt gesteld dat het bedrijfsleven minder lasten moet krijgen en dat de overheid moet bezuinigen, maar in dit geval is het ineens omgekeerd: de luchtvaartmaatschappijen moeten niet zo kinderachtig doen en er kan best wat subsidie bij.

De heer **Te Veldhuis** vond dat klinkklare onzin. Het gaat ook maar om enkele kwartjes per ticket. Bovendien heeft hij nog gesuggereerd om de BTW terug te geven; de overheid hoeft van deze isolatie niet rijker te worden. Bovendien moet je verantwoordelijkheid nemen voor de lasten als je de lusten onderschrijft en ook graag wil hebben. Als de maatschappijen het niet meer kunnen en Schiphol als mainport behouden moet blijven, dan moet de overheid er zelf maar iets bijleggen!

De **minister** wees er vervolgens op dat de banken er niet mee akkoord gaan de heffing op de maatschappijen iets langer te laten doorlopen.

Met het ministerie van Financiën wordt gezien of terugsluizing van de BTW mogelijk is, waarbij de precedentwerking ervan zeer nauwlettend in het oog wordt gehouden.

Volgens haar was een nog grotere soepelheid dan tot op heden betracht niet mogelijk. Na maandenlange onderhandelingen zijn met de concessies de grenzen van het redelijke nu wel echt bereikt. Twee aspecten vormen nog onderwerp van studie. Als de oplossing daarvan geld kost, zal dat vrijwel zeker voor rekening van haar ministerie komen. Zij zou het project graag in 1994 afronden, maar de bewoners hebben duidelijk gemaakt dat zij het niet erg vinden als het enkele maanden langer duurt als het dan wat beter gebeurt en ook enkele wensvoorzieningen kunnen worden aangebracht. Zij zal daarom ook zeker niet vasthouden aan eind dit jaar.

Haars inziens waren de beroepsmogelijkheden voor de bewoners goed aangegeven. Elke partij is nu weer bereid om met elkaar te overleggen. Gelet op de noodzaak om toch enige spoed met het project te betrachten, vroeg zij zich af, of er nu nog een arbitragemogelijkheid moest worden ingevoerd.

De totale kosten van het isolatieproject bedragen 700 mln.

Dat er per ruimte maar één openslaand raam wordt aangebracht, is een eis van het Bouwbesluit. Meer openslaande ramen zouden het effect van de isolatie ten dele teniet kunnen doen. De bewindsvrouw had haar medewerkers in ieder geval verzocht ook op dit punt niet rigide te werk te gaan.

Het is de bedoeling het project te decentraliseren, om de verantwoordelijkheid in handen te geven van Schiphol. Die heeft er immers het grootste belang bij om in een goede verhouding met de omwonenden te kunnen functioneren. Uiteraard blijft de eindverantwoordelijkheid bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat liggen.

De heer **Tommel**, functionerend als voorzitter, constateerde dat de minister heeft toegezegd de Kamer nader te zullen informeren over het vervolg van het overleg, dat zij het rapport van de Heidemij over de kozijnen, het rapport van TNO over de kozijnen, nadat haar dat in handen is gesteld en het rapport over het Europese onderzoek naar subsidies en heffingen na gereedkoming aan de Kamer voor te leggen, dat zij het bedrag van 150 mln. op schrift zal specificeren en aan de Kamer zal overleggen en dat met Schiphol zal worden gezien of en, zo ja, hoe het onderzoek naar de effecten van heffingen aan de Kamer kan worden voorgelegd.

De **minister** veronderstelde dat er sprake is van een misverstand. Het TNO-rapport moet zij nog van de bewoners ontvangen. Het andere

rapport betreft onderzoek op een aantal punten en is het resultaat van een overleg dat op grond daarvan heeft plaatsgevonden. In ieder geval zal zij de Kamer de relevante rapporten geven.

De voorzitter van de vaste Commissie,
Biesheuvel

De griffier van de vaste Commissie,
Coenen