

Van den Berg

vinden dat dat niet kan. Is het conform de letter en de geest van de Mededingingswet dat energiebedrijven hun zakelijke afnemers op deze wijze kunnen vasthouden? Wat is de rol van de DTe in dit verband? Welke lessen moeten hieruit worden getrokken in de aanloop naar de vrijmaking van de markt voor de kleinverbruikers?

Recentelijk ontving ik het bericht dat veel glastuinders de boot naar de vrije gasmarkt dreigen te missen, omdat hun gasmeters niet tijdig kunnen worden omgebouwd. Dat kan dus echt niet. Kan de minister aangeven wat hier aan de hand is en wat kan worden gedaan om te zorgen dat deze tuinders daarvan niet de dupe worden?

Mijn fractie vindt dat er verdere voortgang moet worden gemaakt met de windenergie. Met het near shore windpark voor de kust van Egmond heeft de minister een goede keus gemaakt. Er zijn plannen voor de bouw van windmolens langs de Afsluitdijk. Zal de regering de bezwaren van de natuur- en milieubeweging goed wegen? Die bezwaren kunnen fundamenteel zijn, maar kunnen evenzo niet doorslaggevend zijn. Wij hebben nog geen eindconclusie bereikt en vinden dat een en ander goed moet worden onderzocht. Wij ondersteunen op zichzelf de noodzakelijke uitbreiding van voorzieningen voor windenergie. Maar die uitbreiding moet wel goed doordacht zijn.

Ten slotte zeg ik nog iets over de kerncentrale Borssele. Mede gelet op de werkgelegenheidseffecten wil ik nog eens herhalen dat mijn fractie vindt dat Borssele zijn normale economische levensduur moet kunnen uitdienen. Daarbij komt nog dat bij sluiting van de kerncentrale de nodige kennis verloren gaat. Wij constateren helaas dat er een dermate groot maatschappelijk taboe op dit dossier ligt dat een echt realistische discussie welhaast onmogelijk is. Voor een grondige bezinning is het echter nog niet te laat. Wij nodigen de regering daar graag toe uit.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Morgen in de loop van de dag zal de regering antwoorden.

De vergadering wordt van 14.05 uur tot 14.50 uur geschorst.

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Verburg.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. Vanmorgen stond in de Volkskrant het bericht dat premier Kok een brief heeft gestuurd aan de heer Vermeend. In die brief werd de heer Vermeend gemaand om vooral te wachten op de nieuwe berekeningen van het Centraal planbureau alvorens te overleggen en verwachtingen uit te spreken over de economische ontwikkelingen na 11 september. Hierbij verzoek ik het kabinet om een afschrift van deze brief aan de Kamer te sturen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik weet dat u nog een verzoek wilt doen, mevrouw Verburg.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat klopt voorzitter, dank u. Gisteravond heeft minister Herfkens in een debat in De Rode Hoed haar opvattingen geuit over biotechnologie in relatie tot internationale samenwerking, in het bijzonder over genetische modificatie. Kan de minister in een brief aan de Kamer haar standpunt nog een keer helder uiteenzetten? Kan zij in die brief ingaan op de manier waarop zij haar opvattingen wil neerzetten in de dialoog met landen en partners waarmee op het gebied van ontwikkelingssamenwerking wordt samengewerkt?

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de

vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (27603)**, en van:
- de motie-Van Gijssel over verbetering van kwaliteit van de leefomgeving (27603, nr. 33);
- de motie-Rosenmöller over de Oostbaan (27603, nr. 34);
- de motie-Rosenmöller over een TAEG-norm (27603, nr. 35);
- de motie-Rosenmöller over vermindering van het aantal ernstig gehinderden (27603, nr. 36).

(Zie wetgevingsoverleg van 8 oktober 2001.)

De **voorzitter**: Wij hebben voor deze plenaire afronding spreektijden afgesproken. Het is niet de gewoonte om bij een plenaire afronding een tweede termijn te houden. In dit geval kan ik mij evenwel voorstellen dat er een termijn wordt gehouden, dat de minister daarop antwoordt en dat er daarna gelegenheid wordt geboden voor het indienen van moties of voor het afleggen van een stemverklaring die niet langer dan een of twee minuten duurt.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. Wij hebben vorige week maandag in het wetgevingsoverleg gesproken over de Luchtvaartwet. Daarbij ging het met name om de gelijkwaardige vertaling van de PKB in het wetsvoorstel. Ik heb daarover gezegd dat die vertaling niet alleen gelijkwaardig, maar ook geloofwaardig moet zijn. Als betrokkenen, zowel bewoners als milieuorganisaties, van mening zijn dat de vertaling naar het voorstel op een aantal onderdelen niet gelijkwaardig is, dan speelt het punt van de perceptie. Het is buitengewoon belangrijk dat de politiek geloofwaardig overkomt en daarbij is de perceptie zeker aan de orde.

Mijn fractie is van mening dat het wetsvoorstel op een aantal punten niet gelijkwaardig is aan de PKB. Het

Van Walsem

kabinet heeft op die punten weinig beweging getoond. In de tien minuten die mij vandaag gegeven zijn, wil ik mij concentreren op het meest belangrijke aspect van de vertaling van de PKB naar dit wetsvoorstel. Dat is vooral de geluidsnorm, waarvan wij hebben gezegd dat die beter moest worden dan het resultaat van het referentiejaar 1990. Voor emissies moest de norm gelijkwaardig worden; voor de veiligheid gelijkwaardig of beter.

Er is nog veel onduidelijkheid over de geluidsnorm. Mijn fractie meent dat de vertaling in de PKB voor de geluidsnormen niet deugt. In een groot gebied rondom Schiphol gaan de bewoners er wat de geluidsoverlast betreft op achteruit. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn. Wij hebben in het vorige overleg voorgesteld, er een andere berekeningswijze naast te leggen. De minister zegt dat de berekeningswijze die D66 en andere voorstellen slechter is dan haar voorstel, hetgeen ik absoluut afwijst. Dan ben ik wel zo, dat ik bereid ben die twee berekeningswijzen naast elkaar te leggen. Laat de MER-commissie beide berekeningswijzen uitwerken.

De minister antwoordde vandaag nog in een brief, dat de door ons en anderen voorgestelde uitwerking in L_{den} -normen tot 2010, met als referentiejaar 1990, uiteraard ook in L_{den} -normen, een verslechtering zou zijn. Dat is niet zo. In de Ke-berekeningswijze die het kabinet voor de periode tot 2010 heeft toegepast, zit de afkap. Die biedt buitengewoon veel ruimte als later pas een vertaling naar L_{den} plaatsvindt. Die afkap baart de mensen in de verre omgeving van Schiphol terecht grote zorgen. Ik denk dat dan buiten de 35 Ke-zone de vlieg-bewegingen vergeleken met nu verveelvoudigd kunnen worden. Laat de MER-commissie beide berekeningen maar maken. Daarna kunnen wij besluiten welk systeem het dichtst bij een gelijkwaardige, voor mij dus geloofwaardige, vertaling van de PKB komt. Dat lijkt mij een fair offer.

Nu heb ik tot nog toe niet kunnen merken dat ik hiervoor een meerderheid heb in de Kamer. Het lot van de andere berekeningswijze, voorgesteld in mijn amendement op stuk nr. 49, zal voor mij de doorslag geven voor of tegen de ontwerp-Luchtvaartwet. Ik hoop op een zo breed mogelijke steun in de Kamer voor mijn amendement. Mijn hoop is

vooral gevestigd op de fractie van de Partij van de Arbeid. Van haar verwacht ik het meest dat zij bereid is, een vergelijking van beide normen aan te gaan, terwille van de geloofwaardigheid op milieugebied bij de burgers. Zij zou mijn amendement dan moeten steunen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het fantastisch dat er zoveel vertrouwen in onze handen wordt gelegd. Ik ben ook wel benieuwd naar het antwoord van de minister. Wij hebben een brief gehad waarin staat dat hetgeen de heer Van Walsem voorstaat, verkeerd uitwerkt. Als de minister haar standpunt aannemelijk kan maken, lijkt het mij niet voor de hand te liggen om haar amendement aan te nemen. Als zij dat niet kan, heeft de heer Van Walsem een punt.

Is de heer Van Walsem bereid zijn amendement in te trekken als de minister aannemelijk kan maken wat zij zegt?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben uiteraard altijd bereid aan goede argumenten de waarde toe te kennen die zij verdienen. De brief van vanochtend heeft mij in geen dele van de argumenten van de minister overtuigd. Dan vraag ik iedereen in deze zaal wat erop tegen is om beide berekeningswijzen door de MER-commissie te laten uitvoeren en dan te beslissen met welk systeem wij verder gaan. Dat lijkt mij een heel open propositie, waarin iedereen vertrouwen kan hebben.

Toegezegd is dat bij punt K in Aalsmeer geen normoverschrijding zal plaatsvinden. De minister van VROM en ik hebben nog uitvoerig gediscussieerd over de emissieplafonds. De minister heeft omstandig uitgelegd dat die plafonds eerst wel omhoog gaan, maar dat daarna wettelijk wordt afgedwongen dat zij naar beneden gaan.

Nu heb ik de afdwinging van de verlaging van de emissieplafonds niet in de wet kunnen terugvinden. Ik heb echter alle vertrouwen in de bewering van de minister in dezen. Ik haal daar zeker een toezegging uit. Om die reden heb ik zijn verdediging van de verlaging van de emissieplafonds maar omgezet in het amendement op stuk nr. 45. Daarover kan in ieder geval geen enkel misverstand bestaan. Het amendement op stuk nr. 15 trek ik bij dezen in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Van Walsem (stuk nr. 15) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. In de vijfde nota van wijziging zijn de ministers ingegaan op de groepsrisiconorm. Ik ben blij met hun toezegging om die norm te ontwikkelen voor 2005. Het enige wat mij daarbij verontrust, is dat er gesproken is over een causaal model. Ik heb mij door deskundigen laten vertellen dat het buitengewoon moeilijk is om zo'n model uit te rekenen en dat dit wel jaren kan duren. Het moet gaan om een statistisch causaal model. Als dit punt in deze zin geïnterpreteerd en uitgevoerd kan worden, ben ik daar tevreden mee.

Het amendement op stuk nr. 46 gaat over de vlieghoogtes. Buiten de 40 kilometer moet er een minimale hoogte zijn van 2 kilometer. Het is erg belangrijk dat de bewoners die verderaf wonen niet hoorndol worden van de vliegtuigen. Het kan anders en beter, zonder dat dit tot onuitvoerbare regelgeving leidt.

Wanneer de geluidsnormen vertaald worden zoals wij dat willen, wanneer vastgelegd wordt dat de emissieplafonds naar beneden gaan en er van de groepsrisiconorm een statistisch causaal model wordt gemaakt, kan het kabinet op de steun van D66 rekenen. Zover is het echter nog niet.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wil de heer Van Walsem met een aantal nieuwe amendementen niet verder gaan dan de gelijkwaardige omzetting die wij eerder hebben afgesproken? Hij zet nu namelijk bovenop de gelijkwaardige omzetting een aantal nieuwe beschermingswensen. Vindt hij dat wel fair? Als de amendementen niet worden aangenomen, stemt D66 dan tegen het wetsvoorstel?

De heer **Van Walsem** (D66): Wat dit laatste betreft, laat ik geen enkele twijfel bestaan: dan stemt D66 tegen dit wetsvoorstel. Dat is duidelijk.

Wat de gelijkwaardige vertaling betreft, zou er bij het geluid een verbetering optreden vergeleken met 1990. Dit is ook in de PKB overgenomen. Ik zie dus niet in waarmee ik verder gegaan ben. Je moet het niet nalaten om beloftes gestand te

Van Walsem

doen. Velen hebben ernstige twijfels over de huidige vertaling in de ontwerpwet. Ik heb daarvan een aantal voorbeelden genoemd. Tegen deze achtergrond moet ook de VVD denken dat het niet alleen economie is wat de klok slaat in Nederland. Wij hebben namelijk ook nog te maken met milieu, overlast voor mensen en leefomgeving. Ik heb mij nu specifiek gericht tot de PvdA, omdat ik dacht dat ik wat dat betreft bij de VVD op een gesloten deur zou kloppen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij hebben met D66 en andere partijen de afspraak gemaakt dat er een gelijkwaardige overgang van de PKB naar deze wet gemaakt zou worden. Als u verder wilt gaan, is dat in ieder geval niet volgens de afspraak. Eerlijk gezegd, is het dan een beetje flauw om te zeggen dat je met de VVD niet verder komt. Wij hebben voor de dubbeldoelstelling gekozen: zowel werkgelegenheid en economie als bescherming tegen geluid en veiligheid, alsmede niet te veel luchtverontreiniging binnen de afgesproken kaders. Als je niet verder gaat, houd je je dus wel degelijk aan de afspraken. Ik kan het omgekeerde tegen u zeggen: u wilt verder gaan dan de afspraken en dat is niet fair.

De heer **Van Walsem** (D66): Over de vertaling van de geluidsnormen zeggen velen dat die neerkomt op een belangrijke uitbreiding van de geluidsoverlast. Dat is geen gelijkwaardige vertaling. Dan kan de heer Te Veldhuis dat niet geloven, maar velen geloven dat wel. Laten wij dan vanwege die geloofwaardigheid beide berekeningswijzen door de MER-commissie uitwerken, en kiezen voor het beste systeem, zodat die gelijkwaardigheid ook naar buiten toe wordt gewaarborgd. Ik begrijp dat ik dan ook op de steun van de heer Te Veldhuis kan rekenen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vind dat de D66-fractie toch niet eerlijk bezig is. In de PKB mogen 15.000 woningen worden belast met geluidhinder. In deze nieuwe wet wordt dat maximaal 10.000. Dat is dus een aanmerkelijke verbetering voor het milieu. Er worden 5000 woningen minder belast. Bij een gemiddelde woningbezetting van 3 gaat het om 15.000 mensen. Dan kan de heer van Walsem toch niet met

droge ogen beweren dat het geen verbetering is?

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Te Veldhuis moet verder kijken dan de 35 Ke-zone. Ook het gebied daarbuiten valt onder de toezegging dat het gelijkwaardig zou zijn. Die laat hij nu buiten beschouwing en ik niet.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Mevrouw de voorzitter. De plenaire afronding van de Schiphol-wet kenmerkt zich niet door zorgvuldigheid. Vijf nota's van wijziging in korte tijd zijn daar getuige van. Het zou ook niet vreemd zijn geweest als die vijfde nota van wijziging voor advisering aan de Raad van State zou zijn voorgelegd. Daarnaast hebben wij op dit moment nog weinig zicht op het aantal amendementen dat is ingediend en dat nog steeds wordt ingediend, laat staan dat wij de exacte inhoud daarvan precies kunnen wegen. Wij hebben nog een dag om daarover na te denken, maar ik wil wel gezegd hebben dat dit een complexe zaak is.

Ik heb er eerder op gewezen dat de aanleiding voor dit wetsvoorstel een bijzondere was. De inkt van de PKB was net droog, toen de prognoses al totaal achterhaald bleken te zijn. De prognoses bleken de op papier gewenste ontwikkelingen te beschrijven en niet de feitelijke ontwikkeling. De feitelijke ontwikkeling bleek bij nader inzien de door de meerderheid beleidsmatig gewenste ontwikkeling. Men wilde gewoon meer vluchten toestaan. Voor een snelle aanpassing bleek de PKB Schiphol een te grote sta-in-de-weg en dus zitten wij nu op het wetgevingsspoor.

De vervanging van de PKB door deze wet is in een aantal opzichten geen vooruitgang. De belangrijkste teksten uit de PKB hebben de status van wet en kunnen dus door de Kamer worden geamendeerd. Onder het PKB-regime zijn de bezwaar-, beroeps- en inspraakmogelijkheden beter geregeld. De PKB garandeert een meer integrale afweging. Dit had ook te maken met het feit dat er bij de behandeling van de PKB een afgeronde MER op tafel lag en ook moest liggen. Bij deze wet moeten wij het doen met een concept-MER over een ontwerpbesluit waarover de MER-commissie slechts een

voorlopig oordeel kan geven. En dat voorlopige oordeel is niet mals: de concept-MER is onoverzichtelijk, ontoegankelijk en geeft niet de benodigde onderbouwing waarom aan de gelijkwaardige overgang kan worden voldaan.

Als dat zicht er straks bij de besluiten wel is, kunnen wij de wet niet meer amenderen, wat bij de PKB nog wel kon. Daar komt bij dat het meest milieuvriendelijke alternatief en het nulalternatief nu niet in de beoordeling zijn betrokken. Daarom ondersteunen wij in elk geval amendementen die de MER onverkort willen toepassen, ook in toekomstige situaties.

Ook na de vijfde nota van wijziging is nog onduidelijk hoeveel mogelijkheden de Kamer in de toekomst zal hebben om invloed uit te oefenen op de uiteindelijke inhoud van het luchthavenindingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit.

De heer **Eurlings** (CDA): Vindt de heer Stellingwerf dat het meest milieuvriendelijke alternatief wel hadden moeten worden opgenomen? Ik dacht dat op basis van de gelijkwaardigheidsbenadering het meest milieuvriendelijke alternatief nu niet aan de orde behoeft te zijn.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het is maar net welke feiten je wilt weten. Wij hebben gezegd dat je in een normale situatie, wat voor elke MER geldt, een meest milieuvriendelijk alternatief en een nulalternatief op tafel moet leggen. Voor het inzicht van de Kamer had ik graag geweten wat de uitkomst zou zijn van een MER waarin die twee alternatieven waren meegenomen. Dat wil niet zeggen dat wij daarmee verder zouden willen gaan dan een gelijkwaardige omzetting. Het gaat ons erom dat wij voldoende inzicht hebben om tot een verantwoorde en evenwichtige afweging te komen.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar op het moment dat wij de gelijkwaardigheid in de wet vastleggen en ervan uitgaan dat het gelijkwaardig is, is het meest milieuvriendelijke alternatief niet nodig. Dat moet de heer Stellingwerf toch toegeven.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik heb aangegeven dat ik blijkbaar een andere reden heb als de heer Eurlings om het meest milieuvriendelijke alternatief wel te



De heer Eurlings (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

bepleiten, om inzicht te hebben hoe wij de verschillende argumenten voor de omzetting in de wet moeten wegen. Wij zullen dan niet het meest milieuvriendelijke alternatief als basis moeten nemen, omdat dat voorbijgaat aan de zinsnede die u zojuist naar voren haalde, namelijk dat het een gelijkwaardige omzetting moet zijn. Wij moeten wel de afweging kunnen maken wat de effecten van de huidige situatie zijn ten opzichte van een model dat uit zou gaan van het meest milieuvriendelijke alternatief. Die informatie willen wij gewoon hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): De insteek van de CDA-fractie is dat er sprake moet zijn van gelijkwaardigheid. Wij hebben dat in een amendement aangegeven. U zegt dat u graag extra informatie had gehad. Betekent dat dat uw beslissing of u al dan niet voor het wetsvoorstel bent, daarvan afhangt? Vindt u die extra informatie zo belangrijk?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U wilt mij dingen in de mond leggen die ik helemaal niet heb aangegeven. Ik wil als Kamerlid gewoon over voldoende informatie beschikken. In de wet waarin de MER is geregeld, staat beschreven dat er een MMA en een nulalternatief moeten zijn om bij fundamentele

beslissingen verantwoorde afwegingen te kunnen maken.

De heer **Eurlings** (CDA): Waar zit dan uw grote kennisleemte? Wat is dan u argument dat de cijfers waar wij van uitgingen, niet kloppen? Wat is uw grootste kritiekpunt als het gaat om een gebrek aan informatie? Wat had het meeste milieuvriendelijke alternatief daaraan toegevoegd?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U zou op dit punt niet zoveel vragen moeten stellen. Ik heb zojuist de MER-commissie geciteerd. Die geeft aan dat zij op grond van de ontwerp-MER tot nu toe niet tot de conclusie kan komen dat er nu wel sprake is van een gelijkwaardige omzetting. Er zijn dus veel vragen te stellen over die gelijkwaardige omzetting. U moet zich op dat punt dan ook wat gelegen laten liggen aan datgene wat in de voorlopige beoordeling van de MER-commissie is neergelegd.

Ook na de vijfde nota van wijziging is het nog onduidelijk hoeveel mogelijkheden de Kamer in de toekomst zal bezitten om invloed uit te oefenen op de uiteindelijke inhoud van het luchthavenindelingbesluit en het andere besluit. Beide besluiten krijgen de status van een AMvB. In artikel 8.11 wordt een voorhangprocedure voorgesteld. Dat is geen zware voorhangprocedure,

zoals in de toelichting wordt gesteld en zoals door de Kamer was gevraagd. Bij een zware procedure kan de Kamer de wens te kennen geven er alsnog een wet van te maken. Die mogelijkheid staat nu niet in de wet. Ik heb begrepen dat met het nu voorgestelde model wel beroep mogelijk is. Ik zou graag van de minister willen horen of een combinatie van die twee alsnog mogelijk is.

Wij hechten aan een gelijkwaardige vertaling van alle vastgelegde PKB-normen. Het wetsvoorstel beantwoordt daaraan bij lange na niet. Het grote aantal amendementen, waarmee wordt geprobeerd een en ander toch te repareren, komt niet uit de lucht vallen. Natuurlijk wegen de meeste amendementen die reparatie tot doel hebben zwaar, maar enkele springen er toch wel uit. Als die niet worden aanvaard, zal het voor ons moeilijk worden om voor de wet te stemmen. Ik wil daarom aan de minister van Verkeer en Waterstaat vragen of het haar ook wat waard is dat deze wet door de hele Kamer of door een overgrote meerderheid wordt gesteund. Wijst zij alle amendementen die een gelijkwaardige vertaling beogen af of wil zij serieus overwegen de indieners van de amendementen een handreiking te doen? Ik denk dat haar dat wat waard moet zijn.

De voorstellen voor aanpassingen op een aantal punten zijn niet onredelijk te noemen. Geen van de amendementen zou volgens ons voor Schiphol een verslechtering betekenen – dat kan ook niet, want anders was het niet meer gelijkwaardig – ten opzichte van het PKB-regime. Dat was dan ook een randvoorwaarde. Met de amendementen wordt vooral beoogd om zaken die nu nog niet duidelijk zijn, duidelijk in de wet vast te leggen. Ik verzoek de minister zich niet alleen positief uit te laten over de VVD-amendementen.

Voor de duidelijkheid wil ik kort aangeven welke wijzigingsvoorstellen voor mijn fractie van cruciaal belang zijn. Dat zijn er vier. Ten eerste het amendement op stuk nr. 38 van mijzelf en anderen. Hiermee wordt beoogd het vaststellen van handhavingpunten met grenswaarden in het hele gebied binnen de 20 Ke-zone mogelijk te maken en het mogelijk te maken om voor alle handhavingpunten een L_{den} - en L_{night} -grens vast te stellen.

Stellingwerf

Dit voorstel moet worden gezien in samenhang met het amendement dat ertoe strekt de geluidbelasting, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} , te berekenen voor het referentiejaar 1990. Dat heeft tot doel een sterke vermindering van het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapgestoorden te bewerkstelligen. Ik zie niet in hoe op grond van het kabinetsvoorstel kan worden bepaald dat die vermindering ook daadwerkelijk op zal treden. Het argument van de minister was in het wetgevingsoverleg dat zij de juridische risico's te groot acht als zij daartoe over zou gaan, omdat er geen onderscheid is te maken tussen vliegtuiglawaai en "normaal" omgevingslawaai. Dat wekt de indruk dat zij bang is dat de omrekening wel eens negatief zou kunnen uitvallen, in die zin dat dit belemmerend zou kunnen werken voor de luchtvaart. Ik denk dat angst hier toch een slechte raadgever is. Met de berekeningen kan men toch gewoon doorgaan, zodat het overige achtergrondlawaai – in ieder geval in rekenkundige zin – geen problemen meer veroorzaakt. Vanaf plaatsing van de meetpunten kan daadwerkelijk worden gemeten en met die meetresultaten kan de rekenmethode dan steeds verder worden gevalideerd. Dit lijkt mij een begaanbare weg.

Over de berekeningwijze van de geluidsgrenzen voor de handhavingpunten is door collega Van Walsem nog een amendement ingediend op stuk nr. 20. Ook daarmee is mijn fractie het eens.

Een derde wijzigingsvoorstel dat voor mijn fractie zwaar weegt, is het amendement van collega Rosenmöller over het groepsrisico. De vijfde nota van wijziging is op dit punt niet erg bevredigend omdat zij uitgaat van een causaal model. Er wordt wel toegezegd dat er in 2005 een norm zal zijn, maar wij zijn nog niet ervan overtuigd dat dit haalbaar is. Er kunnen zoveel variabelen een rol spelen. Wie weegt die onderlinge verhoudingen tussen die variabelen? Kortom, het duurt waarschijnlijk toch nog heel lang voordat daaruit een werkbaar geheel ontstaat. Ik sluit mij op dit punt verder aan bij de vragen van collega Van Walsem.

Het vierde amendement betreft het handhavingpunt K bij Aalsmeer. Het gaat hier natuurlijk niet om een ad-hocredenering in de zin dat wij weer een punt hebben gevonden waaraan nog iets moet worden

gedaan. Nee, het gaat erom dat daarmee de voorwaarde wordt gesteld dat wanneer op een geluidsmmeetpunt een maximum wordt bereikt, er dan ook echt sprake kan zijn van een plafond.

Er zijn uiteraard nog enkele andere wensen. Ik heb zojuist al gewezen op de sympathie die mijn fractie heeft voor de amendementen die betrekking hebben op de MER. Daarin wordt gevraagd om een volwaardiger rol voor de MER, zowel bij de eerste keer dat de AMvB's worden geslagen, als bij de volgende wijziging. In dit verband wijs ik de minister op mijn amendementen bij het artikel XI, die tot doel hebben meer handhavingpunten toe te voegen aan zwaargehinderde lokaties. Daarnaast heb ik een amendement ingediend met als doel om de voortschrijdende handhaving in artikel 8.20 van de wet vast te leggen. In de huidige wet kan de minister op grond van artikel 35 de luchthaven sommeren, maatregelen te treffen bij een dreigende overschrijding van de geluidsgrenzen. Deze bevoegdheid is enkele jaren geleden echter in de wet ingebracht om te voorkomen dat de minister machteloos moet toezien dat de geluidbelasting, als gemiddelde over twaalf maanden, aan het einde van het gebruiksjaar wordt overschreden. Anders zou dit niet, of slechts met draconische maatregelen, kunnen worden bijgestuurd. Mijn fractie stelt voor om maandelijks – dus gefaseerd in het jaar – metingen te verrichten zodat ook tussentijds kan worden ingegrepen, wanneer de minister dat nodig acht.

Ten slotte vraag ik in het bijzonder de aandacht voor het door mij ingediende amendement dat ertoe strekt de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de ministers van V en W en VROM duidelijker in de wet vast te leggen. Wij willen expliciet vastleggen dat de minister van Verkeer en Waterstaat de primaire verantwoordelijkheid heeft voor de verkeerstechnische kant van het verhaal en dat de minister van VROM verantwoordelijk is voor de milieuhygiënische en veiligheidsaspecten. Mijn fractie is op dit punt overigens wat teleurgesteld in de opstelling van de minister van VROM tijdens het wetgevingsoverleg. Hij noemde de verantwoordelijkheidsverdeling "lood om oud ijzer". Ik ben dat toch niet met hem eens. Het gaat hier om twee belangen, twee

doelstellingen, die op gespannen voet met elkaar staan. Ik vraag de minister van VROM om daar niet te lichtvaardig mee om te gaan. Onderkent hij dit probleem wel in voldoende mate? Ik hoef maar te wijzen op de discussies over de afkapproblematiek, waarover de ministeries verschillende visies ontwikkeld hadden. Ook wijs ik op de verschillende insteken rondom de kleine luchtvaartterreinen. Wij zouden het volstrekt vanzelfsprekend vinden dat de minister van VROM het primaat heeft op zijn eigen beleidsterrein.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Deze wet is bij de Kamer aanhangig gemaakt, omdat na 1995 gebleken is dat de in de PKB gekozen kwantitatieve norm van 44 miljoen passagiers eigenlijk geen recht doet aan de wens om betere milieuprestaties mogelijk te maken en daartoe incentives aan de sector uit te laten gaan. Om die reden is ervoor gekozen om van de in 1995 ingeslagen weg af te wijken en de normen waarvoor toen gekozen is om te zetten in handhaafbare kwalitatieve normen voor het aantal passagiers, voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en stank. Vandaag spreken wij over de wet en op een later moment volgen de besluiten. Vandaag wordt ons gevraagd of hetgeen voorligt, voldoet aan de eis dat er in voldoende mate sprake is van waarborging wanneer de besluiten uiteindelijk voldoen aan de criteria die in de wet zijn genoemd op het gebied van normen en andere waarborgen die vereist zijn. De waarborgen en normen zelf komen op een later moment in de besluiten aan de orde. Zo hebben wij dat vorig jaar met elkaar afgesproken en ik meen niet dat er veel reden is om daarvan af te zien.

Wat nu voorligt aan wetgeving is daarom tamelijk eenvoudig en overzichtelijk. Het moet echter wel voldoen aan de kwaliteitseis dat een goede omzetting naar een gelijkwaardig stelsel van milieunormen is gewaarborgd. Dat geldt zeker voor de overgangsparagraaf.

De heer Stellingwerf zegt dat het werk niet echt goed is omdat vijf nota's van wijziging zijn ingediend. Ik wijs er echter op dat één nota van wijziging is ingediend om de

Van Gijzel

privatisering in de wet te zetten en dat één nota van wijziging is ingediend om de privatisering er weer uit te halen. De belangrijkste nota van wijziging is na het debat uitgebracht. Daar ben ik de minister buitengewoon erkentelijk voor. Vorige week hebben wij daar allemaal lof voor uitgesproken. De minister was namelijk bereid om naar de Kamer te luisteren. Zij is de Kamer op een groot aantal punten tegemoetgekomen. Op de vraag of de vorm waarin dat is gebeurd, adequaat is, zal ik zo meteen ingaan, maar voor het feit dat de minister een nota van wijziging indient na zo'n debat, verdient zij eerder lof.

In feite ligt een kale kaderwet voor. Toch leeft bij sommige mensen het gevoel dat iets ontbreekt of dat ze voor het lapje worden gehouden. Het is dan ook de vraag hoe dat komt en of dat terecht is.

Wij hebben voor vier milieu-normen parameters vastgesteld. Over stank hebben wij vorig jaar al een afspraak gemaakt. De MER-commissie zegt dat er geen instrument bestaat waarmee de norm voor stank zonder enorme afwijkingen kan worden gehandhaafd. Dat vind ik overtuigend. Daarin zitten foutenmarges van 50 tot 100%. Met zulke foutenmarges kun je geen norm handhaven. Dat laat onverlet dat er instrumenten moeten komen die een standstill of een fase zo dicht mogelijk daarbij kunnen afdwingen. Ik heb daarover in de nota van wijziging niks meer gezien, maar ik ga er wel van uit dat in het besluit wordt opgenomen dat die instrumenten er daadwerkelijk komen, zodat de stanknorm zo goed mogelijk kan worden nageleefd. Daarover wil ik de minister graag expliciet horen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik deel de wens van de heer Van Gijzel. Wij vinden dat allemaal belangrijk. Is het dan niet zinvoller om dit direct in de wet op te nemen, zodat wij daar straks bij de uitvoering van uit kunnen gaan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat om instrumenten. Ik heb net al gezegd dat je in de wet de normen en de waarborgen moet vastleggen. Daarin spreek je bijvoorbeeld uit dat je externe veiligheidsnormen, geluidsnormen en een streefnorm voor stank wilt. Vervolgens omschrijf je in het besluit hoe je dat doet. De

minister is bereid daarvoor instrumenten te ontwikkelen, maar ik heb nog nergens de toezegging gezien dat dit in het besluit zal worden verwerkt. Ik ben tevreden als de minister hier toe zegt dat in het besluit instrumenten worden opgenomen waarmee het volgen van het beleid kan worden afgedwongen.

De heer **Van Bommel** (SP): De norm mag van de heer Van Gijzel dus later vastgesteld worden omdat dit nu niet goed mogelijk is, als de minister vandaag maar toe zegt dat naar instrumenten zal worden gezocht zodat over de stank afspraken kunnen worden gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker. Dat kan bij het besluit gebeuren. Dat hoeft vandaag dus niet in de wet geregeld te worden.

In de wet wordt als zodanig genoemd dat normen moeten worden gesteld voor de luchtkwaliteit, de veiligheid en het geluid. Over de werking van de norm voor de luchtkwaliteit ontstond bij mijn fractie enige verwarring. Zeker het laatste stuk van de dialoog tussen de heer Van Walsem en de minister van VROM heeft mij tot het nader inzicht gebracht dat dit wel goed is geregeld. Ook ik leefde in de veronderstelling dat de ruimte kon toenemen naarmate de toestellen zwaarder waren. Voor de jaren 2005 tot 2010 is echter een afnemend plafond afgesproken en dan werkt het wel. Dat doorkijkje lijkt mij goed. In de wet staat in ieder geval dat daarvoor normen moeten worden gesteld.

De heer **Van Walsem** (D66): Hoewel ik het nergens heb kunnen vinden, heb ik van de minister begrepen dat het verlagen van de plafonds wettelijk wordt afgedwongen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In de concept-MER kunt u dat terugvinden. De minister kan vandaag dan beter expliciet zeggen dat dit in de definitieve MER verwerkt zal worden. In dit geval moet het ook in het besluit komen te staan. Het hoeft dus niet in de wet te worden geregeld, maar wel in het besluit.

In het wetsvoorstel staat de term externe veiligheid. Externe veiligheid is echter geïnterpreteerd als individueel risico. In groepsrisico is niet voorzien. Namens de fractie van de Partij van de Arbeid heb ik daar

een lang debat over gevoerd. Wij hechten zeer aan het opnemen van dat groepsrisico. Met de nieuwe nota van wijziging ben ik om verschillende redenen niet helemaal tevreden. Er wordt bijvoorbeeld een maat voor groepsrisico gegeven. Voorts wordt er gesproken over causaal model en dat moet zijn statistisch causaal model. Om recht te doen aan de gedachteswisseling die de minister en ik vorige week hierover gehad hebben, heb ik een amendement ingediend op de nota van wijziging.

In verband met het geluid is gesproken over gelijkwaardig. Ik heb verwezen naar bijlage 7. Ik ga ervan uit dat wij in het kader van de MER een definitief oordeel van de minister daarover krijgen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb natuurlijk geen kennis kunnen nemen van het amendement. De heer Van Gijzel verwijst naar het amendement om duidelijk te maken wat hij wil. Kan hij misschien aangeven wat hij inhoudelijk meer wil dan alleen de maat voor groepsrisico? In de nota van wijziging staat namelijk ook dat de minister een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting wil voor het ontwikkelen van die norm.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het amendement net aan de voorzitter overhandigd, maar ik kan ongeveer de strekking weergeven. Die verschilt namelijk niet van hetgeen wij vorige week met de minister hebben besproken. Vanaf 2005 zal het groepsrisico als statistisch causaal model worden berekend. Vanaf 2005 mag het groepsrisico op basis van het statistisch causaal model niet groter zijn dan het was in 1990. De exacte wettelijke tekst zal iets aangepast zijn, omdat het amendement in de wetgevingsstructuur moet passen. Er wordt verwezen naar artikelen.

De heer **Eurlings** (CDA): U geeft daarmee impliciet antwoord op de vraag van collega Rosenmöller dat u een inspanningsverplichting niet voldoende vindt. U legt min of meer vast dat die norm er in 2005 moet zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat hebben wij vorige week maandag ook afgesproken. Ik hecht eraan die

Van Gijssel

afpraak na te komen en op te nemen in het wetsvoorstel.

Het definitieve oordeel van de minister over geluid krijgen wij bij de MER. Voor het wetsvoorstel is van belang om te weten of de rekenmethodiek in de overgangsbepalingen correct is. Collega Van Walsem heeft daarop een amendement ingediend op oud stuk nr. 20 en nieuw stuk nr. 49. Ik dank de minister voor de brief die zij ons daarover heeft gestuurd. Zij schrijft daarin dat rekening is gehouden met stillere toestellen. De vorige keer was echter een van de argumenten dat die 65 dB(A) afkap erin is verwerkt. De minister heeft gezegd dat het model-Van Walsem tot meer geluidsoverlast voor de omgeving leidt dan het hare. Ik wil haar graag steunen in die lijn, als zij mij de argumenten daarvoor geeft, want anders heeft de heer Van Walsem wel een punt. Ik ga ervan uit dat de minister dit kan weerleggen.

Vorige week hebben wij uitvoerig gesproken over het kale wetsvoorstel. Wij hebben daarop een nota van wijziging gekregen. In de nota van wijziging is een AMvB opgenomen, zoals was toegezegd aan de Kamer. De minister heeft daarvan gezegd dat dit de zwaarst mogelijke voorhangprocedure is. Kan zij ons uitleggen wat het verschil is tussen de toepassing van artikel 37a, 37b, 40 en 41, omdat het mij voorkomt dat artikel 37a de lichtst mogelijke voorhangprocedure is.

Voor de dubbeldoelstelling hebben wij eveneens een amendement ingediend. De minister heeft gevraagd of daarin verwezen kan worden naar de PKB en naar de artikelen 9 t/m 12. Ik heb dat amendement dienovereenkomstig met de collega's Te Veldhuis en Eurlings aangepast.

Er bestaan nog steeds zorgen over de Oostbaan. Misschien kan de minister die wegnemen. Is bij de berekening van het muurtje van 58 L_{den} het gebruik van de Oostbaan meegenomen? Ik vraag dit omdat wij altijd over een vierbanenstelsel spreken. Als de Oostbaan niet is meegenomen, is het raar om die baan vervolgens niet meer te beleggen met echte handhavingspunten. Is de Oostbaan wel meegenomen bij de berekening van het muurtje, dan is het probleem van de monitoringspunten minder groot. Het lijkt mij van belang dat te weten.

In Amsterdam heeft men er in ieder geval grote zorgen over.

Graag hoor ik nog iets over het transitie-model. Ik heb in het wetgevingsoverleg ook naar noise-mapping gevraagd. Europa zal dat ook weer gaan voorschrijven. Ik heb toen gezegd dat goed gedrag in de luchtvaart beloofd moet kunnen worden, maar dat er dan wel een transitie-model moet zijn. Misschien kan de minister van V en W daarop nog een toelichting geven.

Ik heb in het overleg een aantal moties aangekondigd, maar niet ingediend, omdat de minister toezeggingen heeft gedaan over de slotdifferentiatie. Zij heeft onder andere toegezegd te zullen nagaan of het tariefstelsel van Frankfurt voor dag- en nachtlandingen en -starts in Nederland kan worden toegepast. Ik heb een motie ingediend over de MMA's. Ik ga ervan uit dat daarin ook de dag- en nachttoerekening van Frankfurt tot uitdrukking komt.

De minister van VROM heeft naar aanleiding van de gedachtewisseling met de heer Rosenmüller over punt K gezegd, dat zou moeten worden bezien of er geen maximum te stellen is aan geluidbelasting binnen de 58 L_{den} binnen bewoond gebied om net als bij punt K mensen niet bloot te stellen aan een buitensporige geluidbelasting. Ik heb daarover niets meer gezien en krijg er nog graag een reactie op. In de nota van wijziging staat wel de evaluatiebepaling die mijn fractie heeft gevraagd met betrekking tot de inspectie voor 2008. Ik heb buitengewoon grote lof voor wat de minister van V en W heeft gesteld over de Commissie geluidhinder Schiphol en de verankering daarvan in de wet. Dat lijkt mij prima. Dat geldt ook voor het niet bij de inspecteur, maar bij de minister onderbrengen van het ontheffingenbeleid. Ik wacht nog op de uitwerking van het luchthavenkwaliteitsbesluit, maar die kan niet in een week tot stand worden gebracht.

In de vierde nota van wijziging heeft zij zomaar aangekondigd dat het niet meer noodzakelijk is, met de gelijkegegevensset aan de gang te gaan voor het bepalen van geluidsoverlast. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat dit ertoe leidt dat er ineens een enorme verruiming mogelijk wordt. De minister kan die gegevensset niet noodzakelijk vinden om de geluidsoverlast te berekenen, maar die set is misschien wel nodig

om te waarborgen dat mensen niet in één keer worden blootgesteld aan veel meer geluidsoverlast. Kan de minister daarover iets zeggen?

Al met al ligt er een wetsvoorstel voor dat in belangrijke mate de steun kan krijgen van de Partij van de Arbeid-fractie. Wij hebben er wel een aantal verbeteringen op aangebracht, in de vorm van de dubbeldoelstelling, samen met de collega's Te Veldhuis en Eurlings, en in de vorm van een amendement over groepsrisico. Kan de minister nadere uitleg geven over het amendement van de heer Van Walsem en punt K? Wat de AMvB betreft, heeft zij in het overleg gezegd dat zij niet alleen de zwaarst mogelijke procedure wil volgen, maar de Kamer ook in positie wil brengen als medewetgever. Dat zie ik niet. Ik hoor daarover nog graag iets.

Al met al is het voorgaande een goede grondslag voor de verdere procedure met betrekking tot de besluiten, maar ik zeg er één ding bij. Iedereen die denkt dat het straks veel slechter of veel beter wordt, is een koffiedikkijker, want het hele werk moet nog gebeuren. Wij leggen hier vast langs welke lijnen er berekend wordt en hoe er vorm zal worden gegeven aan de MER. Pas op basis van de MER kan definitief worden beoordeeld of er in de praktijk gelijkwaardigheid kan worden gerealiseerd met de besluiten die ons nog allemaal in ontwerp zullen worden voorgelegd. Eenieder die bij het een of het ander veel kritische kanttekeningen heeft, roep ik op vooral nog even geduld te oefenen.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Van Gijssel c.s. (stuk nr. 27) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Mijn fractie heeft er geen behoefte aan om het uitvoerige wetgevingsoverleg over te doen, dus zal ik niet meer mijn algemene visie op Schiphol, de luchtvaart en het wetsvoorstel weergeven. Wel wil ik herhalen dat mijn fractie de nodige kritische kanttekeningen heeft geplaatst bij het thans voorliggende voorstel, maar ook heeft gezegd dat zij er niet zonder meer negatief tegenover

Van den Berg

staat. Er zijn immers positieve aspecten in het wetsvoorstel dat ons is voorgelegd, zoals het werken aan één integrale wet ten behoeve van de luchtvaart, het streven naar een heldere verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen overheid en sector, het ontwikkelen van transparante, meetbare en handhaafbare normen, alle zaken die mijn fractie als zodanig aanspreken, al viel en valt er over de uitwerking nog wel het een en ander te zeggen.

Met waardering moet ik zeggen dat een deel van de kritische kanttekeningen van mijn fractie is ondervangen door de uitgebreide vijfde nota van wijziging. Ik noem enkele voor ons zeer positieve punten daaruit. Mijn fractie had er grote moeite mee dat het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit niet werden neergelegd in wetgeving dan wel gedelegeerde wetgeving maar in besluiten. Dat bezwaar is inmiddels in zoverre weggenomen dat deze besluiten voortaan bij AMvB worden vastgesteld. Over de wijze waarop dat gebeurt, heb ik nog wel een tweetal vragen, maar daar kom ik zo op terug. In ieder geval is dit een verbetering.

Daarnaast heeft mijn fractie aangedrongen op het wettelijk verankeren van de Commissie geluidhinder Schiphol, mede als tegenwicht tegen de centraliserende tendens die het wetsvoorstel in mijn ogen behelst. Ook dit is volgens mij op een goede manier gehonoreerd via de nota van wijziging.

Hetzelfde geldt voor het overhevelen van de bevoegdheid van de inspecteur-generaal om vrijstellingen te verlenen van bepaalde onderdelen van het luchthavenverkeersbesluit. Die is nu terecht neergelegd bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij vinden dat veel juister, in het bijzonder met het oog op de gewenste onafhankelijke positie van de Dienst luchtvaart die zich in het bijzonder met de handhaving moet bezighouden en niet met uitvoeringsbesluiten. Dat alles waarderen wij dus positief.

Bijzonder positief vindt mijn fractie op dit moment ook dat bepalingen die verband houden met de beursgang van Schiphol, zijn verwijderd. Dat wil niet zeggen dat de discussie daarover niet terugkomt, maar niet in dit verband. De opstelling van mijn fractie op dat punt zal duidelijk zijn: wij zijn tegen

privatisering van Schiphol. De luchthaveninfrastructuur zien wij als hoofdinfrastructuur die in publieke handen dient te blijven. De discussie daarover komt terug, dus ga ik er nu niet verder op in.

Met de nota van wijziging zijn naar de mening van mijn fractie dus belangrijke stappen in de goede richting gedaan. Ik heb echter ook naar aanleiding van dezelfde nota van wijziging een aantal kritische vragen. Die richten zich in de eerste plaats op de wijze waarop thans de besluiten die nu bij AMvB zijn genomen, zijn vormgegeven. Ik heb daar twee opmerkingen bij. Er was gesproken over de zwaarst mogelijke voorhangprocedure. Welnu, ik hoef niet toe te lichten dat hiervan geen sprake is. Verder heb ik de indruk dat men te veel op twee gedachten hinkt. Men zegt dat dit een AMvB is, maar uit de stukken blijkt dat men wel een beroepsrecht bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State wil. Staatsrechtelijk is dit vrij merkwaardig. Dit zouden namelijk AMvB's als gedelegeerde wetgeving zijn, dus besluiten van algemene strekking. De grondregel in ons staatsrecht is, zoals bekend, dat tegen besluiten van algemene strekking geen beroep bestaat, omdat die een andere status hebben en een andere procedure volgen.

Daarbij komt nog het volgende. Ik neem aan dat de bewindslieden ook wel eens hebben gehoord van het Procola-arrest. Het is natuurlijk een zeer merkwaardige figuur om de Raad van State ten aanzien van hetzelfde besluit te laten adviseren in de voorprocedure en ook, zij het in een andere afdeling, in beroep. Dat is nu net de essentie van de huidige discussie rond de Raad van State, zoals ook het Europese Hof aangaf. Nu gaan we nota bene in de wet vastleggen dat dezelfde Raad van State zowel advies- als beroepsinstantie is! Ik zeg niet dat het allemaal absoluut niet kan, maar ik heb er heel grote twijfels bij. Ik wil de minister vragen om nog eens uitgebreid te kijken naar deze juridische aspecten en een gedegen beschouwing te geven, met name over de vraag of wij een echte keuze hebben gemaakt voor een AMvB als instrument van wetgeving, of toch met de gedachte leven om het AMvB als een besluit te beschouwen. Met dat laatste zou ik moeite hebben.

Een tweede punt van kritiek op de nota van wijziging is de wijze waarop

het groepsrisico nu wel in de wet is gebracht. Ik sluit mij aan bij hetgeen de heer Van Gijzel zei: in die bepaling legt de minister de intentie vast om iets te bevorderen. Mijn fractie vindt dat hier garanties moeten komen. Een eerder amendement van de heren Rosenmöller en Stellingwerf gaf mij op dat punt meer zekerheid en sprak mij dus meer aan. Met deze keuze ben ik dus niet geheel gelukkig.

De vraag blijft natuurlijk of het nu volstrekt zeker is dat er een gelijkwaardige vertaling van milieu-, geluids- en veiligheidsnormen uit de PKB is in deze wet. Dat is de hoofdmoot van de kritiek. Ook hierbij speelt dat de wet zelf maar op enkele punten een inhoudelijke normering bevat. De inhoudelijke normering wordt grotendeels geregeld in het besluit. Het is wel een AMvB, zodat de Kamer hierop invloed kan uitoefenen, maar mijn fractie had het beter gevonden om algemene normen in de wet zelf vast te leggen. Ik betwijfel dus nog steeds of die gelijkwaardige vertaling heeft plaatsgevonden en is adequaat vastgelegd, ook met het oog op de rechtszekerheid.

Die onzekerheid geldt ook voor het zogenaamde buitengebied. Ik heb de indruk dat de komende jaren hierin gaandeweg een systeem van juridisch handhaafbare normen, meting, monitoring en handhaving zal worden opgezet. Op zijn vroegst zal voor dit gebied in 2005 sprake zijn van adequaat juridisch houdbare handhavingpunten. Ik mag toch hopen dat dit niet zo werkt. Immers, anders worden de normen aangepast aan de groeiende praktijk, althans dat zou gemakkelijk kunnen gebeuren. Vreest de minister niet dat een relatief ongecontroleerde uitwaaiëring van geluid kan ontstaan in het buitengebied? Kortom, we hebben het steeds gehad over toegespitste normen, heldere monitoring, adequate handhaving. Dat waren de sleutelwoorden voor de toekomst van Schiphol. In deze wet, ook na de nota van wijziging, is daaraan nog steeds niet voldaan.

Over de geluidsisolatie hebben wij vorige week ook gesproken. De minister deelde ons mee dat er een tekort van 0,5 mld gulden was en dat dit door de sector zou moeten worden opgebracht. Zij vreesde dat dit op dit moment moeilijk zou zijn en zou het punt onder de aandacht van minister Zalm brengen. Mijn

Van den Berg

fractie heeft dit punt ook onder de aandacht van minister Zalm gebracht bij de algemene financiële beschouwingen. Minister Zalm zei hierop dat wij daarvoor niet bij hem moesten zijn, maar bij de sector. Vandaag lezen wij in de krant dat voorfinanciering, een soort voorschot, wel mogelijk is. Dat zou dan onze steun zijn aan deze sector die enigszins in zwaar weer verkeert. Wat is er nu aan de hand? Mij ging het erom dat het isolatieprogramma klaar is als die vijfde baan klaar is. Als het financieel allemaal zo onzeker is, met een tekort van 0,5 mld gulden, dan vraag ik mij af hoe dit kan worden gegarandeerd.

Voorzitter. Mijn kritiek is duidelijk geworden uit de vragen die ik heb gesteld. Ik zal de discussie die wij gisteren bij de regeling van werkzaamheden hebben gevoerd, niet overdoen, maar ik wil nog wel aandacht vragen voor de zorgvuldigheid van onze besluitvorming. Tot op dit moment wapperen de amendementen mij om de oren. Er liggen inmiddels tientallen amendementen voor en ik vraag mij daarom af of het mogelijk, verantwoord en een blijk van zorgvuldigheid is om morgen over dit wetsvoorstel te stemmen. Ik neem aan dat de minister ons uitgebreid zal informeren over haar visie op alle amendementen, ook die vandaag nog zijn ingediend. Ik hoop dat het mogelijk is om dat in het tijdsbestek van een dag te doen. Wellicht moeten er ook zaken schriftelijk worden gemeld of toegelicht. Ik wijs er met klem op dat niemand er iets aan heeft als straks bij de Eerste Kamer wordt geconstateerd dat bepaalde elementen uit de wet niet helemaal goed zijn opgeschreven. Daar ben ik toch een beetje bang voor.

Ik heb mijn twijfels naar voren gebracht, ook die over de gelijkwaardige vertaling. Er zijn inmiddels verschillende amendementen ingediend die betrekking hebben op de vraag of die gegarandeerd is. Het zal daarom niet verbazen dat het eindoordeel van mijn fractie afhankelijk is van de gang van zaken rond een aantal amendementen.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter. Ik beschouw deze termijn als een soort derde termijn en zal die gebruiken om het saldo op te maken

van een discussie die inmiddels zo'n twaalf uur heeft geduurd.

De kern van het voorliggende voorstel is dat Schiphol als een bedrijf wordt gezien. Mijn fractie vindt dat een logische benadering, omdat die ook wordt toegepast op andere grote bedrijven als Corus, DSM en Shell Pernis. De overheid bepaalt in deze benadering de publieke randvoorwaarden voor de infrastructuur, het milieu, waaronder geluid, veiligheid en luchtverontreiniging, en het handhaven van de mainportgedachte. Het bedrijf Schiphol vult vervolgens zelf in hoe het wil, kan of moet functioneren binnen die publieke randvoorwaarden. Het grootste voordeel van dit systeem is dat het zuiverder, eenvoudiger en transparanter is dan het huidige systeem. Bovendien is het beter te handhaven. Zoals het er nu naar uitziet is het resultaat zodanig dat wij daar waarschijnlijk mee kunnen leven.

De Luchtvaartwet vormt het raamwerk. Deze wet wordt uitgewerkt in het luchthavenindeliingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit. In deze besluiten worden de normen en grenswaarden voor infrastructuur en milieu concreet ingevuld. Die normen gelden overigens nu al en het leidt dus niet tot een heel grote verandering. In die twee algemene maatregelen van bestuur worden de concrete publieke eisen en randvoorwaarden door de regering vastgesteld, met medeweten van en in overeenstemming met de Tweede Kamer. Gebeurt het niet op die manier, dan heeft de regering een probleem. Vervolgens is het aan Schiphol om daarbinnen naar eigen inzicht te opereren. Een en ander komt erop neer dat hoe schoner, hoe veiliger en hoe geluidsarmer op Schiphol gevlogen wordt, hoe meer mogelijkheden Schiphol heeft voor de ontwikkeling van de economie en de werkgelegenheid aldaar. Dat is een aanzienlijke en goede prikkel voor het bedrijf Schiphol om uitermate zijn best te doen om zo schoon, stil en veilig mogelijk te vliegen.

Het voordeel van een algemene maatregel van bestuur ten opzichte van een klein koninklijk besluit, een ministeriële regeling, is dat de Raad van State, de regering, de minister-raad en de Tweede Kamer bij de voorhangprocedure betrokken zijn. In de nota van wijziging is echter niet goed verwoord dat het gaat om een

zware voorhangprocedure. Bij een zware voorhangprocedure kan de Kamer uitspreken dat een bepaalde AMvB bij wet moet worden geregeld. Dat is niet de bedoeling van de nota van wijziging, want die is gebaseerd op aanwijzing 37 van de regelgeving. Die houdt in dat een ontwerp wordt voorgehangen bij de Kamer, die vervolgens de mogelijkheid heeft om met de regering te discussiëren over wensen op het gebied van normen, uitgangspunten en plafonds. Deze kunnen naar aanleiding van die discussie worden meegenomen in de definitieve vaststelling van de AMvB. Als de regering die wensen niet overneemt, dan heeft zij doorgaans een probleem. Deze lijn wordt in het algemeen bij alle milieuwetgeving toegepast, met uitzondering van de Wet geluidhinder waarvoor de normen in de wet zelf staan.

De procedure volgens aanwijzing 37 is niet de zwaarste, maar wel de beste oplossing. Als de Kamer besluit om normen of regels bij wet vast te stellen, dan kan zij in de problemen komen. Als bij wet een aantal meetpunten zijn vastgelegd en in de loop van de tijd blijkt dat een meetpunt wat ongelukkig bepaald is, dan moet de gehele wet gewijzigd worden ten behoeve van dat ene meetpunt. Dat is natuurlijk vreemd en om die reden kan beter met een andere vorm van algemene maatregel van bestuur gewerkt worden. Op die manier kan beter rekening gehouden worden met spoedprocedures en veranderingen, die op het gebied van milieu regelmatig plaatsvinden. Het is daarnaast moeilijk om alle aspecten gedetailleerd in een wet vast te leggen. Een vastgelegd geheel wordt star en weinig flexibel. Dat is niet verstandig, temeer omdat de plafonds al zijn vastgesteld uit het oogpunt van gelijkwaardigheid aan de uitgangspunten in de PKB.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Te Veldhuis heeft tijdens het wetgevingsoverleg gezegd dat hij waarborgen wilde. Wat gebeurt er naar zijn mening als een minister uiteindelijk de wens van een meerderheid van de Kamer niet honoreert? De Kamer heeft dan immers geen recht van amendement en de minister kan een verzoek in dat geval gewoon terzijde leggen. Verder verdwijnt op deze wijze, via artikel 37a, de brede inspraak. Bij artikel 37b is een brede inspraak wel mogelijk.

Te Veldhuis

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het laatste punt is slechts een kwestie van organisatie. Ik kan mij eerlijk gezegd niet voorstellen dat op het punt van normen, eisen en plafonds voor Schiphol de regering plomptverloren voorstellen doet zonder daaraan voorafgaand betrokkenen te horen. In de praktijk zal daarvan geen sprake zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In de voetnoot staat echter artikel 37a genoemd. Dat artikel ziet toe op een voorhang in de Kamer, maar niet op inspraak in den brede. In dat geval moet artikel 37b gevolgd worden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Nogmaals, ik kan mij niet voorstellen dat dit soort besluiten tot stand komt zonder de omwonenden en betrokkenen te consulteren. Dat is momenteel al ondenkbaar en dat zal ook in de toekomst zo gelden. Als de minister een verzoek van de Kamer terzijde legt, dan gelden de normale parlementaire instrumenten. Het ultieme instrument daarbij is de minister haar congé geven. Dat is het laatste instrument, want daartoe wordt niet zomaar overgegaan.

Mijn fractie gaat ervan uit dat bij de behandeling van de AMvB's opnieuw discussie zal plaatsvinden, ongetwijfeld op gedetailleerd niveau. De inspraak zal daarbij zeker weer om de hoek komen kijken.

Over de vraag of je tegen gedelegeerde wetgeving wel administratief beroep op de rechter moet openstellen, maak ik een opmerking die vergelijkbaar is met die van de heer Van den Berg. Dat zou een staatsrechtelijk novum zijn. Normaal gesproken wordt hier wetgeving vastgesteld, maar bij AMvB kan wetgeving worden gedelegeerd aan de regering. Dat is echter ook materiële wetgeving. Het zou een novum zijn als materiële wetgeving ter beoordeling aan een administratieve rechter zou worden voorgelegd. Doorredenerend zou je dan ook wetgeving die tot stand komt in overleg tussen regering en Tweede Kamer, voor administratief beroep kunnen voorleggen bij de Raad van State. Dat is ongehoord. Ik ken dat nergens. Misschien kan de regering ons één voorbeeld geven dat het voorkomt. Ik heb nooit meegemaakt dat wetgeving, dus algemeen geldende regels, ter beoordeling aan een administratieve rechter worden voorgelegd. Ik hoop

eerlijk gezegd ook dat dit niet gebeurt. Volgens mij is het in strijd met de trias politica. De rechter past de wetgeving toe, maar wij maken de wetgeving. De rechter kan niet gaan beoordelen of de wetgever zijn werk goed heeft gedaan. Dan gooien wij onze staatsrechtelijke beginselen op de schroothoop. Ik stel de minister voor, daar nog even goed naar te kijken en eventueel met een nota van wijziging te komen.

De regering beroept zich op een meerderheid in de Kamer. Ik kan mij herinneren dat alleen de heer Stellingwerf er een vraag over heeft gesteld. De minister heeft hem toen gezegd dat hij toch ook de bevolking vertegenwoordigt. Toen was het stil. Volgens mij moet het die kant niet op. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Van den Berg, dat de Raad van State adviseert over de AMvB en vervolgens moet oordelen over een beroep daarover. Dat is een vreemde constructie, die wij niet moeten maken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik zou mij wel willen aansluiten bij de vragen van de heer Te Veldhuis. Hij zal het echter met mij eens zijn dat de situatie voor burgers en maatschappelijke groeperingen ten opzichte van de PKB-procedure aanzienlijk slechter is geworden. De mogelijkheden om in de discussie te participeren zijn in de huidige regelgeving duidelijk in een heel ander licht gekomen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vind dat wij moeten doen waarvoor wij zijn ingehuurd. In Nederland bepaalt de wetgever wat er moet gebeuren. Nu wordt via de nota van wijziging een constructie gemaakt waarin niet meer de minister alleen bepaalt welke normen zullen gelden. In het huidige systeem gaat de minister in discussie met mensen die daar problemen mee hebben. De rechter zegt vervolgens wat er moet gebeuren. Wij, u en ik, moeten echter doen waarvoor wij zijn ingehuurd. Wij gaan bepalen welke normen wij acceptabel vinden voor geluid, veiligheid enz. In een interruptiedebat met de heer Van Gijzel heb ik al gezegd dat ik mij niet kan voorstellen dat niet alle belangengroeperingen in het voortraject daarbij betrokken worden. U, ik en de regering zullen moeten bepalen wat er uiteindelijk uitkomt. Als dat is bepaald, gaan wij, net als

bij sociale wetgeving, bij belastingwetgeving en bij alle andere wetgeving, daarmee werken. Wij geven niet daarna nog eens de mogelijkheid aan individuele burgers om tegen de wetgeving beroep aan te tekenen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Daarover zijn wij het eens, maar ik constateer dat over all, in de hele procedure tot en met de wetgeving, de rol van de maatschappelijke groeperingen ten opzichte van de PKB duidelijk is verslechterd. Daar heb ik u niet over gehoord.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik zie dat ook niet. Ik heb al drie of vier keer gezegd dat ik mij niet kan voorstellen dat de heer Stellingwerf hier gaat discussiëren over normen en waarden rond Schiphol, zonder te weten wat anderen daarvan vinden. In onze manier van werken is dat ondenkbaar. In de eerste plaats gaat de regering dat zelf na. Er komt een Commissie geluidhinder Schiphol, waarbij iedereen betrokken gaat worden. Dat gaan wij codificeren. Iedereen die problemen heeft zal worden gehoord. Hier gaan wij uiteindelijk alles wegen. Ik snap niet wat de heer Stellingwerf nog meer wil.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Wij hebben het over een gelijkwaardige omzetting van de ene systematiek naar de andere. In de PKB-procedure is de positie van maatschappelijke groeperingen aanzienlijk beter gefundeerd. Ik zeg niet dat de slagvaardigheid niet mag worden vergroot, maar in de nieuwe situatie lijkt die goede positie helemaal weg. Men kan natuurlijk in overleg treden met ons en met de regering, maar de formele posities zijn duidelijk gewijzigd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Doordat de heer Stellingwerf er nu voor de derde keer op terugkomt, begin ik langzamerhand te twifelen aan zijn insteek. Hij lijkt het belangrijker te vinden dat individuen of bepaalde belangengroepen meer rechten hebben dan de volksvertegenwoordiging. Dat vind ik raar. Wij bepalen toch uiteindelijk wat er moet gebeuren? Daar zijn wij toch voor ingehuurd? Dat is toch normaal? Dat gebeurt bij alle wetgeving. Ik vind het nu zelfs een groot voordeel dat wij meer dan voorheen betrokken

Te Veldhuis

worden bij het bepalen van de veiligheidsnormen en de grenswaarden. Deze opmerkingen slaan op de AMvB en de mogelijke betrokkenheid van de rechter. Ik vraag de regering nogmaals om daar heel kritisch naar te kijken, want volgens mij was hun benadering niet goed.

Voorzitter. Ik ga de amendementen langs die voor de VVD van groot belang zijn. Met het amendement op stuk nr. 31 wordt de mainportfunctie expliciet in de wet vastgelegd. Dat betreft de "en-en-benadering": zowel milieubescherming en veiligheid als economie en werkgelegenheid.

De normen van de PKB Schiphol 95 moeten gelijkwaardig, dus niet strenger en niet soepeler, in de Wet luchtvaart terugkomen. Dit betreft het amendement op stuk nr. 32. Per saldo wordt het niet slechter, maar beter: 10.000 geluidbelaste woningen in plaats van 15.000. Dat is echt milieuwinst. Ik heb al gezegd dat het positieve aan dit amendement is dat naarmate Schiphol milieuvriendelijker opereert, er vanzelf meer mogelijkheden komen voor extra werkgelegenheid en economische ontwikkelingen.

Het gewijzigde amendement op stuk nr. 39 voorziet erin dat een gezagvoerder van een vliegtuig als uiteindelijk verantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegtuig, een iets ruimere bevoegdheid krijgt om van de aan- en uitvliegroutes af te wijken, als dat voor de veiligheid van het vliegtuig nodig is. In het wetsvoorstel staan in dit verband de woorden "dringend noodzakelijk"; dit is veranderd in "nodig". In het overleg is gesproken over grote zwermen vogels of onweer. In die situaties moet de gezagvoerder terwille van de veiligheid de mogelijkheid hebben om verstandig met die regel om te gaan.

Het amendement op stuk nr. 30 is ook van belang. Daarbij gaan wij ervan uit dat de meetpunten voor geluid met name worden geplaatst op die plekken waar mensen wonen en hun oren last van het geluid kunnen hebben.

Het inmiddels gewijzigde amendement op stuk nr. 27 van de heren Van Gijzel en Eurlings en mij gaat over het vastleggen van de dubbel doelstelling en het standstill-beginsel. Met deze amendementen zijn heel veel belangrijke dingen verankerd.

Het doel van mijn amendement op stuk nr. 29 is om milieusaldering niet alleen binnen, maar ook tussen verschillende milieucapartimenten mogelijk te maken. Ik meende dat ik daar goede argumenten voor had, zoals de gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB, maar ik heb moeten constateren dat ik daar bij de collega's en de regering de handen niet voor op elkaar heb gekregen. Het zal iedereen duidelijk zijn dat ik daarvoor gevochten heb als een leeuw, maar het is mij niet gelukt. Het heeft verder ook niet veel zin om aan een dood paard te trekken. Ik heb dan ook met tegenzin besloten om dit amendement in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Te Veldhuis (stuk nr. 29) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter. Verleden week maandag hebben wij heel uitvoerig gediscussieerd over de amendering. Als dat verloopt zoals ik denk, zullen wij de wet steunen. Per saldo zijn de afspraken tussen de regering en de Kamer behoorlijk eerlijk vertaald. De Kamer moet de afspraken ook nakomen. Er is in gemeen overleg behoorlijk wat aangepast en gewijzigd c.q. genuanceerd. Dat saldo is een stuk beter geworden. De VVD-fractie vindt dat wij van het bord spaghetti met eindeloze procedurele rimram en onwerkbaar procedures, waar wij nu mee geconfronteerd worden, af moeten. De actie schoon schip is hiermee op de goede weg.

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Alle collega's die voor mij hebben gesproken, hebben gerefereerd aan het wetgevings-overleg dat wij verleden week maandag over de wijziging van de Luchtvaartwet hebben gehouden. Er werd gesproken over twaalf uur. Van begin tot einde was het ongeveer dertien uur. Het was een lange discussie en dit is de plenaire afronding. Ik zeg dit, omdat ik van plan ben namens de CDA-fractie alleen op een paar hoofdpunten terug te komen. Dit geldt temeer, omdat deze wet alleen het kader geeft voor de onderliggende besluiten. Bij de besluiten, het

verkeers- en het indelingsbesluit, zullen de daadwerkelijke beslissingen moeten worden genomen.

In het algemeen is de CDA-fractie positief over het wetsvoorstel en de verandering van systematiek, vooral omdat wij gaan meten in plaats van berekenen. De voordelen daarvan kunnen niet worden onderschat. Het is objectiever, het is transparanter, als het systeem heeft bewezen goed te werken en wellicht is aanpast. Het stimuleert bovendien de sector om maatregelen te nemen die in het belang zijn van milieu en veiligheid. Dat is een positieve incentive die op dit moment in het kwantitatieve systeem node werd gemist.

In de discussie van anderhalve week geleden en ook nu weer zijn tal van aspecten naar voren gekomen. Elke keer wordt toch gewikt en gewogen of wij niet strenger moeten zijn op het gebied van milieu en of wij niet meer moeten doen, terwijl anderen misschien minder willen. Het is belangrijk dat wij nog eens uitspreken dat de doelstelling van deze wet is, om gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB Schiphol en omgeving te bereiken. De discussie bij de PKB over de grenzen en waar wij die trekken moeten wij niet overdoen, hoe verleidelijk dat voor sommige mensen ook kan zijn.

Vanuit dit grondbeginsel van de discussie waren wij verleden week maandag redelijk tevreden met het debat, temeer omdat een aantal belangrijke punten zijn toegezegd en ook in een nota van wijziging zijn vastgelegd en omdat een aantal punten die voor ons zeer aangelegen waren in amendementen die mede namens mijn fractie zijn ingediend, nu voorliggen en ook op een meerderheid kunnen rekenen. Ik noem er een paar.

Het is belangrijk om de mainport-doelstelling en de dubbele doelstelling van veiligheid en milieu enerzijds en economie en werkgelegenheid anderzijds als uitgangspunt voor onze nationale luchthaven nog eens duidelijk te markeren. Bij wet komt er nu de gelijkwaardigheid. Hoeveel onzekerheid, hoeveel discussie en hoeveel verschil van inzicht is er wel niet over de vraag hoe de verschillende systemen in de praktijk zullen uitwerken? De pakken papier die wij de laatste weken alleen al hebben gekregen, zijn gigantisch. De besluiten hangen straks onder deze wet en de onzekerheden zullen zich soms pas

Eurlings

in de praktijk tonen en oplossen de komende jaren. Wij behoren in deze wet klip en klaar vast te leggen dat de gelijkwaardigheid het uitgangspunt is. Met twee amendementen, mede van mijn kant, is dat goed vastgelegd en hebben wij straks een goed beoordelingskader voor de onderliggende besluiten en van de werking van die besluiten in de praktijk.

Op een aantal punten was aanscherping nodig. Het groepsrisico is een paar keer genoemd. De CDA-fractie was niet tevreden over het feit dat het groepsrisico tot op dit moment alleen in een soort van groepsrisicobeleid wordt uitgevoerd. Daarmee is het een verlengstuk van het individuele risico. Het aardige van het groepsrisico zou juist moeten zijn dat je veel in kwalitatieve elementen kunt meenemen en dus tot een soort van statistische causaliteit kunt komen. De CDA-fractie heeft verleden week uitgesproken dat zij wel de redelijkheid inziet van de inspanning die ook in internationale kaders moet worden verricht om tot een werkende norm te komen. Niemand is gebaat bij absurditeiten op dit vlak. Het gaat om een duidelijk werkbaar norm die de groepsveiligheid daadwerkelijk kan verbeteren. De heer Van Gijssel wil met zijn amendement de facto vastleggen dat in 2005 die statistisch causale groepsrisiconorm moet worden ingevoerd. Hoe oordeelt de minister over dat amendement op grond van het argument dat er dan wel daadwerkelijk een norm moet zijn die ook internationaal als zodanig wordt geaccepteerd?

Voor de CDA-fractie zal in de brede afweging van veiligheid en overlast, bijvoorbeeld geluidsoverlast of milieuverontreiniging, veiligheid altijd vooropstaan. Het betekent niet dat wij willen salderen tussen de algemene niveaus. Dat willen wij niet, want ik denk dat de afweging die is gemaakt binnen de nieuwe systematiek, een goede is. Maar als het er echt op aankomt dat je de veiligheid in een concrete situatie kunt verbeteren en dit zou ten koste gaan van geluid, dan gaat de veiligheid voor. Om die reden hebben wij samen met de VVD-fractie duidelijk gezegd – ook de heer Van Walsem heeft de herziene versie mede ondertekend – dat het de gezagvoerder is die beslist of hij het nodig vindt om uit veiligheidsoverwegingen een andere beslissing te

nemen. Het woord "nodig" is wel degelijk van belang; de woorden "dringend noodzakelijk" die er eerst stonden, leggen een heel grote klem. Dan zul je namelijk zien dat in het geval van twijfel de gezagvoerder geneigd zal zijn om toch maar niet te kiezen voor de oplossing die hij de meest veilige acht. De term "nodig" biedt wat dat betreft meer ruimte en het spreekt voor zich dat iedere gezagvoerder – dat is de gangbare praktijk – zich achteraf zal verantwoorden voor de afwijkende beslissing die hij heeft genomen.

Als het gaat om de grote kracht van dit voorstel, het feit dat de sector zelf meer zal worden gestimuleerd om milieuvriendelijke maatregelen te nemen en door te voeren, merk ik het volgende op. Wij zijn er heel tevreden over dat in het debat van anderhalve week geleden duidelijke steun is gekomen, ook van de minister, voor de insteek van collega Van Gijssel en mijzelf dat er een soort luchthavenkwaliteitsbenadering zou moeten komen. Daarin zouden allerlei dingen als slotcorrectie – de maatschappij die veiliger of stiller vliegt, zou misschien extra slots kunnen krijgen – en tarief-differentiatie à la Frankfurt kunnen worden meegenomen. Ik zou dat een aanmerkelijke verbetering en verfijning van het kwalitatieve karakter van deze wet vinden; dat is puur een winstpunt.

Het verlenen van de ontheffing door de minister in plaats van door de inspecteur stemt mij tot tevredenheid. Het is ook goed dat er nu een duidelijke wettelijke afzekering is van de Commissie geluidhinder Schiphol.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik begrijp dat de heer Eurlings vrij opgetogen is over het wetsvoorstel, maar ik zou hem toch het volgende willen vragen wat betreft de geluidsnormen. Stel dat deskundigen, bijvoorbeeld de MER-commissie, omwonenden en milieuorganisaties zeggen dat de berekeningswijze geen enkele garantie geeft voor waarborging van een gelijkwaardige vertaling van de PKB. Immers, dan zou je de voorgestelde berekeningswijze moeten volgen zoals dat door mij is verwoord in het amendement op stuk 49. Stel voorts dat deze deskundigen, omwonenden en milieuorganisaties zeggen: laat de MER-commissie het bij de berekeningswijze uitrekenen en dan

kieszen wij voor de aanpak die de meest gelijkwaardige vertaling oplevert. Dat zou dan voor alle betrokkenen een hele geruststelling zijn. Wat is daarop tegen? Zou u dat niet kunnen steunen?

De heer **Eurlings** (CDA): Nu wilde ik juist aan die vraag toekomen en dan gaat de heer Van Walsem interrumperen, voorzitter.

Ik heb zojuist gezegd dat de gelijkwaardigheid voor ons vooropstaat. Wij hebben het daarom ook duidelijk in de wetstekst afgezekerd. Nu heeft de minister aangegeven, bij het overleg van anderhalve week geleden en ook weer in de brief van hedenochtend, dat zij ervan overtuigd is dat het doorrekenen met L_{den} , vanaf 1990, de facto meer ruimte zal opleveren en dus averechts werkt. Ik zou er graag meer duidelijkheid van de minister over willen hebben hoe zij daarbij komt. Ik vind de onderbouwing niet "super"; het blijft toch in vrij vage bewoordingen. Ik zou vooral willen weten wat concreet het grootste bezwaar van haar kant is om in te gaan op de vraag van de heer Van Walsem. Ik wil daar meer duidelijkheid over hebben. Ik blijf zeggen dat de afzekering in de wet op basis van gelijkwaardigheid voor ons een duidelijke afzekering is waaraan ieder systeem dadelijk zal worden getoetst. Ik zit niet te wachten op onzinnige extra vertraging, onduidelijkheid, gesteggel of wat dies meer zij. Ik vraag mij trouwens ook af of het hanteren van de afkap, zoals in de benadering van de heer Van Walsem, wel een objectieve en een goede is, want wat je ook doet, het veroorzaakt altijd de neiging om te shoppen naar de ene of de andere kant. Ik zou graag een reactie van de minister hierop willen horen en meer duidelijkheid willen krijgen, want als het niet tot grote bezwaren zou leiden, dan lijkt het verzoek van de heer Van Walsem niet onredelijk. Het is daarom dat ik deze open benadering kies en deze vragen bij de minister zou willen neerleggen.

De heer **Van Walsem** (D66): Daar ben ik blij mee. De L_{den} en L_{night} methodiek is echter Europees voorgeschreven. Wij moeten dus naar die methodiek toe. Als je de voorgestelde berekeningssystematiek met afkap tot 2010 hanteert, neem je het bezwaar dat je tegen dat systeem

Eurlings

hebt, mee in je berekeningen. Dat is volgens mij fundamenteel fout.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een zienswijze waarop ik graag de reactie van de minister hoor. Er zijn tal van andere vragen, zoals hoe je in de L_{den} -systematiek als je terug gaat rekenen, op een objectieve en verantwoorde manier de verandering van de toestellen gedurende dat tijdstip goed mee kunt nemen en hoe je kunt voorkomen dat in dat soort berekeningen er nog zulke grote arbitrariteiten sluipen dat het meer is van hoe vul je het in, dan welke van de twee systematieken kies je. Ik hoor de minister daar graag over. Ik krijg daar namelijk graag meer duidelijkheid over dan in de brief wordt gegeven.

Wij hebben verleden week maandag duidelijk uitgesproken dat het ons een lief ding waard was als de Kamer stevig aan zet zou zijn bij de besluiten en er dus een AMvB zou komen. Er is toen zelfs gesproken over een grootst mogelijke voorhang. Nu constateer ik dat die grootst mogelijke voorhang niet bewaarheid is. Welke afweging heeft daar precies aan ten grondslag gelegen? Is dat de inflexibiliteit op het moment dat je alles in een wet gaat vastspijkeren, waardoor je daarna nauwelijks meer iets kunt veranderen? In het nu voorliggende voorstel is de voorhang minder, maar lijkt het grote bezwaar dat er een beroepsmogelijkheid is richting de Raad van State. Ook ik vraag mij af hoe dat zich verhoudt met de wettelijke gang van zaken, zoals wij die hier gewoon zijn. Het lijkt allemaal erg dubbel als de Raad van State eerst adviseert over een algemene maatregel van bestuur en vervolgens in de beroepsprocedure daar weer bij betrokken kan worden. Het grootst mogelijke bezwaar is natuurlijk dat je je kunt afvragen of, als wij de wet hier vaststellen en wij daar als volksvertegenwoordigers de verantwoordelijkheid voor nemen en dat uit gaan dragen in het land, het een goede zaak is dat van buitenaf beroepstechnisch op het punt van de inrichting van die wet kan worden opgetreden. Ik vraag mij dat af en wil daar graag meer duidelijkheid over hebben, temeer daar het mij niet duidelijk is hoe de voors en tegens hebben geleid tot de afweging zoals die ik heb gemaakt.

De CDA-fractie ziet grote mogelijkheden in de verandering van de

systematiek, zoals die hier naar voren is gebracht. Ik denk dat iedereen in het veld het over die voordelen eens is. Het meten in plaats van berekenen is veel objectiever, veel duidelijker en leidt tot een stimulering van die maatschappijen en diegenen die echt wat voor het milieu en de veiligheid doen. Het grote discussiepunt is natuurlijk de gelijkwaardigheid, deels vanwege de grote onduidelijkheid, waar wij allemaal mee zitten, en deels omdat verschillende partijen verschillende belangen hebben en die gelijkwaardigheid weer een beetje uit balans proberen te trekken. Ik denk dat met de verbeteringen die zijn aangebracht, zoals het vastleggen van de gelijkwaardigheid, wij een duidelijk uitgangpunt hebben. Ik zeg tegen die mensen die zeggen dat wij een risico lopen, dat wij bij de besluiten onze afweging moeten maken en dat het dan uiteindelijk zal worden geconcretiseerd.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter. De SP-fractie is van mening dat het wetgevingsoverleg over de Luchtvaartwet op 8 oktober enkele positieve punten heeft opgeleverd. Ik doel dan met name op de norm voor het groepsrisico. De norm is er nog niet, maar artikel XVb, dat in de vijfde nota van wijziging wordt toegevoegd, geeft zeker hoop op de implementatie van een causaal model met betrekking tot de veiligheid van het luchtverkeer rond Schiphol. Dat is winst. De implementatie moet bovendien voor 1 januari 2005 geschieden. Dat is op tijd en ook dat is winst. Het is nu afwachten wat de norm in de praktijk gaat betekenen. Het is al vaker gezegd: dit is een kaderwet en wij zullen op een aantal punten op de uitwerking en de precisering nog moeten wachten. Die discussie zullen wij dan ook in het verlengde van het debat over deze kaderwet voeren.

De in artikel XVa van de vijfde nota van wijziging aangekondigde evaluatie van de handhaving van het luchthavenverkeersbesluit door de inspectie voor verkeer en waterstaat, beoordeel ik eveneens positief. De datum 1 januari 2008 roept bij mij echter de vraag op waarom die evaluatie zo ver weg is. Kan dat niet eerder? Daarnaast vraag ik mij af waarom er een eenmalige evaluatie in de wet wordt vastgelegd en niet

een periodieke evaluatie. Het is toch goed denkbaar dat ontwikkelingen leiden tot voortschrijdend inzicht?

De SP-fractie is dus blij met de verbeteringen die in de vijfde nota van wijziging zijn aangebracht. Tegelijkertijd zal het niemand verbazen dat ik verre van tevreden ben over deze Luchtvaartwet als geheel. Tussen het kabinet en de SP-fractie bestaat een fundamenteel verschil van inzicht over de richting waarin het luchtverkeer in Nederland – en op Schiphol in het bijzonder – zich moet ontwikkelen. Het kabinet kiest daarbij onverkort voor de mainportgedachte. Het kabinet heeft als adagium dat Schiphol, weliswaar binnen de milieugrenzen, hard moet kunnen groeien. De SP stelt zich al jarenlang op een ander standpunt. Niet de groei van Schiphol moet centraal staan, maar de afname van de overlast voor inwoners van de regio Schiphol en voor het milieu. Die overlast was in 1990 al veel te hoog en de nieuwe normen die wij in de Luchtvaartwet vastleggen, zijn alle gerelateerd aan de overlast van 1990. Die overlast neemt, behalve voor geluid, in bepaalde gebieden niet af. Het enige wat deze wet doet, is voorkomen dat het nog erger wordt dan het al is. Dit staat nog los van de vraag of wij werkelijk erin zijn geslaagd, de normen voldoende duidelijk, controleerbaar, handhaafbaar en vergelijkbaar te formuleren. Daarover gaat dit debat op hoofdlijnen, maar naar de mening van de SP-fractie komen wij er onvoldoende uit.

De SP-fractie vindt het bijzonder jammer dat deze wet niet wordt aangegrepen om een milieuverbetering te maken. Technische ontwikkelingen in de luchtvaartsector in de komende jaren maken het ongetwijfeld mogelijk dat de milieuvervuiling of geluidsoverlast per vliegtuig, of zelfs per vervoerde passagier, afneemt. Uiteraard moet de branche een stimulans hebben om die technische ontwikkelingen in gang te zetten. De branche moet dus zelf kunnen profiteren van de verbeteringen. Aan de andere kant lijkt het mij niet te veel gevraagd om een deel van de milieuwinst ten goede te laten komen aan een beter milieu.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben vorige week dertien uur lang met elkaar van gedachten gewisseld in het wetgevingsoverleg. Nu zegt de heer Van Bommel dat deze wet veel

Van Bommel

verbetering moet brengen op het gebied van de bescherming van het milieu. Waarom hebben wij van de heer Van Bommel dan niet één amendement gezien?

De heer **Van Bommel** (SP): Er ligt een hele stapel amendementen. Een deel daarvan had ik van tevoren al gezien en een deel daarvan zal ook zeker door mij worden gesteund. Ik kan er een aantal noemen, maar ik geloof niet dat de belangstelling van de heer Van Gijzel daarnaar uitgaat. Het probleem dat mijn fractie heeft met deze Luchtvaartwet, is dat hij is gebaseerd op de mainportgedachte. Ik had een amendement kunnen indienen over de discussie die een aantal jaren geleden is gevoerd, waarnaar ik nu verwijs en waardoor mijn fractie een fundamenteel verschil van mening met de regering heeft. Dat zou destructief van aard zijn geweest, omdat het die dubbeldoelstelling omver zou hebben gehaald. Wij zijn namelijk van mening dat de winst die te behalen is door schoner te vliegen en door technische verbeteringen, moet worden ingezet om te bewerkstelligen dat de inwoners van de regio Schiphol minder overlast hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Van Bommel geen destructieve amendementen wil indienen. Ik begrijp echter niet dat hij het werk vervolgens maar laat zitten en het aan zijn collega's overlaat, in plaats van met voorstellen te komen met betrekking tot zijn doelstelling, namelijk het bieden van bescherming voor de omgeving.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Ook mijn fractie heeft daarover nagedacht. Dat laat onverlet dat er al tijdens het wetgevingsoverleg een aantal amendementen is aangekondigd en bekendgemaakt, waar ik het zeer mee eens ben en die ook zeker mijn steun zullen krijgen. Ik hoop ook het amendement van de heer Van Gijzel. Ik meen dat die amendementen een verbetering inhouden van deze Luchtvaartwet op die belangrijke onderdelen. Dan heb ik het over handhavingpunten, ook in het buitengebied. Het amendement van D66 hierover zal zeker onze steun krijgen. Dan heb ik het ook over het groepsrisico, over het berekenen van het geluid ten opzichte van 1990. Op

al die punten liggen er amendementen. Zo kan ik nog wel even doorgaan, want er liggen nogal wat amendementen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar ik constateer dat er vorige week tijdens het wetgevingsoverleg amendementen ingediend zijn door de heren Rosenmöller, Van Walsem en door mijzelf. U kende die amendementen niet. Ondanks onze voorbereiding, moet ik constateren dat u daar niets mee gedaan heeft en dat u met mooie woorden komt, maar dat u, als het echt op wetgeving aankomt, met lege handen staat.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik protesteer hiertegen. Er zijn tijdens dat wetgevingsoverleg amendementen ingediend en de teksten daarvan zijn toen al bekendgemaakt. Onder anderen de heer Van Walsem heeft nogal wat amendementen aangekondigd en ingediend tijdens dat wetgevingsoverleg. Ik vind het tamelijk zinloos om amendementen in te dienen van dezelfde strekking als de amendementen die al door een vorige spreker zijn ingediend.

Als branche en bewoners beide profiteren van de technische ontwikkeling in de luchtvaart, is er sprake van een win-winsituatie. Wat wil je nog meer? Het kabinet kiest echter voor een regeling waarbij alle door technische verbeteringen gerealiseerde milieuwinst kan worden omgezet in extra vluchten van en naar Schiphol. In mijn ogen is deze Luchtvaartwet voor het milieu en de inwoners van de regio dan ook een gemiste kans. Het groeiende protest onder omwonenden van Europese luchthavens tegen de overlast die zij van het luchtverkeer ondervinden, kan nog wel eens tot nieuwe internationale regelgeving leiden die een aanpassing van de onderhavige wetstekst nodig maakt. Wat doet het kabinet bijvoorbeeld als omwonenden van Schiphol naar het Europese Hof voor de rechten van de mens stappen en een klacht indienen over het lawaai van nachtvluchten, zoals de omwonenden van Heathrow vorige maand hebben gedaan? Wat gebeurt er als die omwonenden door het Europese gerechtshof in het gelijk worden gesteld? Is deze wet daartegen bestand? Ik waag dat te betwijfelen. Ik voorspel dan ook dat deze wet tot interessante juridische haarkloverij zal leiden.

De discussie over geluidhinder spitst zich voornamelijk toe op het aantal handavings- en monitoringspunten. Het is mij duidelijk geworden dat het moeilijk is om het geluid te meten buiten de 35 Ke-zone, omdat onduidelijk is hoe met het geluid van andere bronnen zoals een hogesnelheidstrein moet worden omgegaan. Geluid berekenen buiten de 35 Ke-zone kan echter heel goed. Ik ben er niet gerust op dat de geluidsoverlast op verder van Schiphol gelegen plaatsen, zoals Woerden, niet zal toenemen. Een toename daar kan de afname van het aantal gehinderde woningen in de directe omgeving van Schiphol helaas meer dan tenietdoen. Ik wil zonder meer van de minister aannemen dat het aantal gehinderden en slaapgestoorden in de 20 Ke-zone rondom Schiphol meer afneemt dan in de PKB was toegezegd, maar de overlast buiten die zone neemt toe. Daarom schieten wij er per saldo mogelijk helemaal niets mee op. De overlast van het vliegverkeer zal zich als gevolg van deze wet als een olievlek over een groter deel van het land uitbreiden. Dat zal het draagvlak voor het luchtvaartbeleid verder ondermijnen.

Ook de discussie over de CO₂-uitstoot stemt mij niet tot tevredenheid. Het gaat niet goed met de vermindering van de CO₂-uitstoot in Nederland. Het plan om de CO₂-uitstoot via Kyoto te regelen, onderschrijf ik van harte. Dat neemt niet weg dat in deze wet de CO₂-uitstoot van vliegtuigen aan banden had kunnen worden gelegd. Het feit dat dit niet gebeurt, is een gemiste kans.

Hetzelfde geldt voor geur. Van geur is al langer bekend dat er geen gelijkwaardige vertaling komt. Toch had deze wet een aanzet tot het ontwikkelen van een geurnorm kunnen bevatten. Eveneens een gemiste kans. Wellicht kan de minister vandaag de Kamer het vertrouwen geven dat die norm er wel komt als straks uitvoeringsbesluiten worden genomen.

Deze wet vat ik samen als een wet van gemiste kansen. Onze conclusie is dan ook dat met deze wet te veel vrij baan wordt gegeven aan de groei van de luchtvaart. Het kabinet heeft zijn belofte van een gelijkwaardige vertaling van normen gebroken. Inwoners van de regio Schiphol moeten hun bescherming niet van deze wet hebben. Ik kan hun daarom

Van Bommel

niets anders aanraden dan zich evenals de omwonenden van Heathrow bij het Europese Hof voor de rechten van de mens te vervoegen en daar te laten toetsen of deze wet hun voldoende bescherming biedt.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter. Het wetgevingsoverleg van vorige week maandag stond inderdaad in het teken van de gelijkwaardige omzetting van de normen in de planologische kernbeslissing naar deze nieuwe Luchtvaartwet. Dat woord is veel gevallen. De bewindslieden hebben het verdedigd. Tegelijkertijd beschikten wij over een keur van informatie van onafhankelijke deskundigen die op deelterreinen of in het geheel afdongen op het begrip "gelijkwaardigheid". Voor parlementariërs is er kortom werk aan de winkel. Zij moesten bezien in hoeverre er sprake was van gelijkwaardigheid of proberen de gelijkwaardigheid te realiseren die naar de eigen wijze van zien nodig is.

In het debat hebben wij ons voortdurend geconcentreerd op de vier parameters. Daar wil ik iets over zeggen, maar niet dan nadat ik de bewindslieden heb bedankt voor de nota van wijziging. Ik sluit mij aan bij de vragen van collega's hierover. Ik kan mij herinneren dat ik mij afgelopen maandag net als de maandag daarvoor aansloot bij collega Van Gijzel toen hij zei dat het goed is om in de discussie over de besluiten en de AMvB de plussen en minnen op een rij te zetten. De keuze van de meerderheid die aan het wetgevingsoverleg deelnam, is hier meer gemotiveerd. Dat besluit respecteer ik, maar het is mij nog niet helemaal helder. Ik sluit mij aan bij de vraag hoe zwaar de zwaarste voorhangprocedure is. Zelf vond ik de beroepsmogelijkheid bij de Raad van State wel degelijk van belang voor maatschappelijke organisaties. Ik sluit mij daarin aan bij collega Stellingwerf.

In de toelichting op de nota van wijziging wordt gesproken over de combinatie van de lichte vorm van beroep en rechtstreeks beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en dus niet de bezwaarschriftprocedure. Ik zou daar

graag meer duidelijkheid over krijgen.

Als laatste spreker haak ik terwille van de tijd aan bij hetgeen andere sprekers hebben gezegd over het groepsrisico. Ik had zelf een amendement voorbereid als wijziging op mijn amendement, medeondertekend door collega Stellingwerf, over het groepsrisico dat materieel overeenkomt met het amendement dat de heer Van Gijzel heeft ingediend. Ik zou de bewindslieden willen vragen, af te stappen van hun gedachten over een inspanningsverplichting en over te gaan op een resultaatsverplichting. Ik verzoek hen een norm te ontwikkelen in plaats van een maat voor groepsrisico en zich aan te sluiten bij wat eerder het verwachtingspatroon was in de PKB over standstill 1990. Ook dat komt in zijn amendement terug. Ik had een nagenoeg identiek amendement voorbereid. Wij zullen ons dus aansluiten bij dat van de heer Van Gijzel.

In het overleg van vorige week maandag heeft mijn fractie een opmerking gemaakt over geur. Er leek daarvoor een norm op handen. Wij vinden die norm niet terug in de stukken. Is het zo dat als je in het luchthavenverkeersbesluit een norm voor geur zou willen ontwikkelen, het feit dat je die norm moet ontwikkelen, dit in artikel 8.15 van de wet moet worden opgenomen? De wet moet dus wel degelijk aangeven dat je over geur iets wilt vaststellen. Wat je dan wilt, kun je in het besluit kwantificeren of uitwerken. Als dat inderdaad zo is, biedt mij dat ruimte voor een amendement.

Mij resten nog drie punten. Het eerste is het bekende handhavingspunt K waarover reeds is gesproken. Ik heb hierover reeds van gedachten gewisseld met de minister van VROM. Wil hij reageren op het amendement op stuk nr. 37? Het gaat immers niet meer om punt K, maar om de gedachte in de wet zelf een maximale norm voor geluid aan te brengen in die 35 Ke-contour. Die norm zou de vertaling moeten zijn van de in de PKB opgenomen norm van 49 Ke.

Hetzelfde geldt voor het aspect van de Oostbaan. Ook daarvoor ontbreekt een meetpunt. Wij hebben van gedachten gewisseld over het veel intensievere gebruik van de Oostbaan dan tot nu. Het betreft een niet afdwingbare afspraak. Amsterdam heeft daar stelselmatig

ongelooflijk veel klachten over. De minister heeft gezegd dat het allemaal minder zal worden, maar dat moet in de komende periode nog blijken. Amsterdam pleit ervoor een meetpunt voor die Oostbaan te ontwikkelen. Dat zou kunnen gaan zoals ik heb bepleit in mijn concept-amendement. Ik zal dat zo snel mogelijk laten rondgaan nadat ik het aan de voorzitter heb overhandigd tegelijk met een ander amendement. Ik zal het amendement meteen even toelichten.

Zoals gezegd, gaat het amendement over geluid. Over geluid blijven de klachten binnenstromen. Dit wetsvoorstel zal daarop een adequaat antwoord moeten geven. In het begin van de kabinetsreactie op de MER-commissie staat een staatje over de winst- en verliesrekening, of in de optiek van het kabinet de winst- en winstrekening. Ik zeg dat niet cynisch. Wij willen met het amendement in de wet de reductie opgenomen krijgen van het aantal slaapgestoorden ten opzichte van 1990, zowel voor de 20 Ke-contour als voor de 20 dB(A) L_{Aeq} -contour. Het gaat om 50% respectievelijk 70%. Het opnemen hiervan is belangrijk om de vermindering van slaapverstoring als gevolg van de situatie die per 2003 intreedt, daadwerkelijk te kunnen controleren en de afspraken te handhaven, zodat wordt voldaan aan het verwachtingspatroon van de mensen.

Er liggen ongeloflijk veel amendementen. Wij zijn van meet af aan buitengewoon kritisch geweest over dit wetsvoorstel, maar in de politiek geldt dat je nooit nooit moet zeggen. Op het moment dat een substantieel deel van de belangrijke amendementen is aangenomen, is er sprake van een zodanige verbetering van het wetsvoorstel dat ik in mijn fractie wil bekijken of dat de toets der kritiek kan doorstaan, hoewel er natuurlijk altijd elementen in zitten die slecht zijn en blijven. Het gaat altijd om een afweging. Aan de ene kant wil ik recht doen aan de wetgevende arbeid die ik heb geprobeerd te doen in het kader van dit wetsvoorstel. Aan de andere kant zie ik niet uit naar een situatie die een replica is van datgene wat wij de afgelopen jaren hebben gehad. Het moet toch mogelijk zijn het wetsvoorstel zo te verbeteren, dat wij hier zeggen: met alle plussen en minnen hebben wij recht gedaan aan de situatie en zijn er tamelijk heldere,

Rosenmüller

controleerbare, afdwingbare en redelijk scherpe milieunormen opgenomen. Natuurlijk is er altijd meer te wensen, maar bij een wetsvoorstel is altijd vroeg of laat sprake van een afweging. Dat geldt natuurlijk ook voor de maatschappelijke organisaties die er een oordeel over moeten vellen.

Ik was niet gelukkig met de afgelopen periode en ik verwacht dat dit zo blijft na de stemming over het wetsvoorstel, maar ik sluit niet op voorhand uit dat wij uiteindelijk voor het wetsvoorstel zullen stemmen, dus afhankelijk van de steun voor de belangrijkste amendementen, waaraan wij zelf een belangrijke bijdrage hebben geleverd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als het met verdiscontering van alle amendementen die aan de orde zijn geweest, erop zou neerkomen dat er een bijna letterlijke vertaling van de PKB in het wetsvoorstel staat, dus zonder extra's, overweegt u dan nog steeds om eventueel voor te stemmen?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Wij hebben al ontzettend veel gediscussieerd over het woord "vertaling". Wij zijn het daarover niet eens, zoals vorige week in het wetgevingsoverleg is gebleken. Ik geloof dat u al vond dat er sprake was van een gelijkwaardige vertaling met een of twee amendementen van uw hand, waarvan u er overigens alweer één heeft ingetrokken, dat amendement van het dode paard.

Mijn eerste woorden vorige week maandag bij het wetgevingsoverleg waren: Wij zijn van ver gekomen. Ik wil wel eens concreet duidelijk resultaat boeken voor het milieu. Er zijn resultaatjes geboekt, maar dat is voor mij tot op dit moment niet voldoende. Ik heb de ontwerp-PKB niet gesteund. Ik heb met een aantal collega's de afgelopen dagen de mogelijkheid besproken dat wij de Luchtvaartwet van een zodanige kwalitatieve impuls voorzien, dat wij resultaat boeken, zodat maatschappelijke organisaties eens wat anders tegen het proces van wetgeving kunnen aankijken en kunnen zeggen: die dames en heren hebben dat goed geregeld, over dat proces kunnen wij nu eindelijk positief zijn na tien jaar negatieve geluiden over Schiphol. Ik zou dat een belangrijke ontwikkeling vinden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter. Ik heb samen met enkele collega's geprobeerd om in het amendement de gelijkwaardigheid van de PKB vast te leggen. Wij spreken nu nog niet over concrete normen en plafonds, maar wel over het doel om het gelijkwaardig te laten zijn. De invulling komt nog bij de AMvB's en daar zijn wij allen weer bij. Ook daarover praten wij vandaag niet, behalve dan dat wij op het gebied van geluidhinder van 15.000 naar 10.000 geluidbelaste woningen gaan, dus een duidelijke milieuwinst. Als die gelijkwaardigheid als uitgangspunt in de wet wordt geaccepteerd, zou de heer Rosenmüller dan wel akkoord kunnen gaan met dat uitgangspunt en wellicht later niet met de AMvB's, omdat die qua concrete invulling wellicht nog niet helemaal aan zijn wensen voldoen?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Het ondubbelzinnige antwoord daarop is "neen", want gelijkwaardig is niet gelijkwaardig als je er alleen maar gelijkwaardig op schrijft! Dat beoogt uw amendement zo'n beetje, maar dat vind ik niet voldoende.

Overigens sprak u in een interruptiedebatje met collega Van Walsem net over fair play. De afgelopen jaren is er met betrekking tot de luchtvaart geen sprake geweest van fair play. De milieu-afspraken zijn overschreden en dat is gedoogd gedurende een reeks van jaren. Er was dus geen fair play. U hebt daarvoor de verantwoordelijkheid genomen, wij niet. Akkoord, dat is het verschil in positie, maar nu dit alles tot ongelooflijk veel politieke en maatschappelijke onrust heeft geleid, tot het beeld dat mensen ook de politiek rondom Schiphol bijna niet meer vertrouwen, economie in de beeldvorming van velen, maar ook in mijn eigen belevingswereld – ik kan dat ook feitelijk onderbouwen – voor ecologie gaat en het elastieken milieugrenzen waren, zou ik wel eens van die situatie af willen. Dat vergt dan ook heldere normen in de wet. Bij een besluit ben ik inderdaad wel betrokken, maar wij kennen allemaal toch de relativeringen van een besluit. Daarom moet er zoveel mogelijk in de wet worden opgenomen en dat heb ik ook met enkele amendementen geprobeerd.

De **voorzitter**: U krijgt nog één gelegenheid, mijnheer Te Veldhuis,

maar ik heb toch wel het gevoel dat deze discussie waarschijnlijk ook verleden week maandag zal zijn gevoerd.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Jawel, voorzitter, maar dit is politiek gezien natuurlijk wel interessant. De heer Rosenmüller wekte namelijk de indruk dat hij toch wel een beetje wilde opschuiven. Als ik echter zeg dat het gelijkwaardig is en dat het op een onderdeel bewust een stuk beter wordt, zoals het aantal geluidgehinderde woningen, dan geeft hij nog niet thuis. Ik moet dan helaas constateren dat het een wat gratuit gebaar was.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is uw constatering, maar het gaat niet om schuiven, het gaat om het boeken van resultaten. Verleden week maandag ben ik inderdaad begonnen met te zeggen dat wij van ver moesten komen, maar dat ik ook wel eens concreet resultaat wilde boeken, samen met anderen. Er zijn nogal wat amendementen ingediend, dus claim ik op dat punt helemaal het monopolie niet. Ik denk dat het dus wel mogelijk moet zijn, maar dan waarschijnlijk niet met uw steun!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik kan wel volgen dat u zegt dat iets nog niet gelijkwaardig is als er gelijkwaardig op staat. Iets is inderdaad gelijkwaardig als het daadwerkelijk gelijkwaardig blijkt te zijn. Maar, als dat nu inderdaad het geval is – dat was ook de opdracht aan deze minister – is dat voor u dan voldoende reden om dat proces te ondersteunen? Het hoeft wat u betreft niet beter te zijn dan het was, maar als het gelijkwaardig is, geeft u dan uw politieke steun?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik heb niet over gelijkwaardig gesproken. In de eerste termijn van deze plenaire afronding ben ik begonnen met het multi-interpretabele van het begrip gelijkwaardig te onderkennen. Maar tegelijk zei ik dat er tal van moties en amendementen zijn en dat het, afhankelijk van de stemming hierover, niet op voorhand is uitgesloten dat wij tegen die wet zullen stemmen. Dat alleen al leidde een aantal mensen tot de interruptie-microfoon. Blijkbaar hadden zij dit niet gedacht, maar daar kan ik verder niets aan doen.

Rosenmöller

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op basis van deze formulering van uw opdracht aan de minister lijkt het mij op voorhand uitgesloten dat u voor de wet zult stemmen. U houdt nu een verhaal, zegt dat u niets uitsluit. Maar tegelijk luidt uw opdracht dat er een gelijkwaardige omzetting moet plaatsvinden, dus niet slechter en niet beter. Eigenlijk wilt u dat het anders wordt, meer in uw richting gaat. En als dat niet gebeurt, dan onthoudt u uw instemming aan deze wet. Ik vind dat jammer, temeer omdat deze wet de eerste stap is naar de mogelijkheid om later, bij de besluiten, een verdere inhoudelijke beoordeling te maken. Alles op een rijtje zettend, vind ik uw oproep toch een beetje gratuit. Je kijkt er snel doorheen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat moet u zelf weten. Ik hoef me natuurlijk niet op het speelveld van het kabinet, van het regeerakkoord of op uw speelveld te begeven. Wij hebben tegen de PKB gestemd, maar wij doen ook serieus mee aan dit debat, dienen wijzigingsvoorstellen in en maken een opening om steun te verlenen aan het wetsvoorstel, omdat het politieke en maatschappelijke debat rondom Schiphol ons de afgelopen jaren niet is bevallen. Nee, dat is mij niet bevallen. Het liep slecht. Het was geen fair play. Dat betekent dat ik mij alle rechten voorbehoud om het speelveld een beetje op te rekken, maar niet op een zodanige wijze dat u op voorhand tegen mij zou kunnen zeggen dat het nergens meer over gaat. Iets wat economische ontwikkeling en ecologische grenzen meer in evenwicht brengt, zou de steun van uw fractie, maar misschien ook van die van het CDA, waard moeten zijn. Daarmee zou er ook wat meer draagvlak worden gecreëerd. Ook dat is een aspect van de politieke afweging. Anders moet u het straks steunen met CDA en VVD. Nou, tel uit je winst!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kent de opstelling van de PvdA-fractie. De vorige keren hebben wij amendementen, ook die van u, gesteund waar dit inhoudelijk gewenst was. Maar als u het proces van de afgelopen jaren zat bent, het u een lief ding waard zou zijn om daarvan af te komen en als het kabinet voldoet aan de opdracht om een handhaafbaar stelsel te maken met

een gelijkwaardige uitwerking, dan zou het u ook een lief ding waard moeten zijn om het kabinet hierin te steunen. Dan stel ik u opnieuw mijn vraag: als het in uw ogen gelijkwaardig is, is het voor u dan voldoende om het kabinet steun te verlenen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als het in mijn ogen de toets der kritiek kan doorstaan. Dat is het hele verhaal. De discussie over gelijkwaardigheid hebben wij vanaf vorige week maandag gevoerd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U wilt altijd duidelijkheid van anderen. Nu vraag ik u om duidelijkheid, maar u draait eromheen. Ik vind het prima als u zo'n oproep doet en wil er goed naar luisteren, maar zet zo iets dan ook scherp neer, zodat wij weten waarmee we rekening moeten houden. Hier hebben we geen boodschap aan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U denkt dat u duidelijkheid hebt als ik zeg dat het naar mijn oordeel gelijkwaardig is. Maar dan vraagt u weer waar het over gaat, en daarmee zijn we terug bij af.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Volgens mij was de laatste vraag van de heer Van Gijzel al beantwoord voordat hij werd gesteld. De heer Rosenmöller wilde namelijk zien waar hij het speelveld kan oprekken. Volgens mij heb je het dan de facto niet meer over gelijkwaardigheid.

De heer Rosenmöller zegt dat hij van ver is gekomen: hij heeft tegen de PKB gestemd en hij wil geen gelijkwaardigheid meer, maar heeft andere doelen. Kan hij in meer kwantitatieve zin aangeven hoe GroenLinks is veranderd? Waar wil hij extra ruimte geven?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daarmee ben ik vorige week maandag begonnen. Maar laat ik één ding noemen. Misschien weet u dit allemaal niet omdat u het niet als parlementariër hebt gevolgd, maar uw fractie moet het wel weten.

De heer **Eurlings** (CDA): Het antwoord kan vrij simpel zijn: er is het een en ander gebeurd dat buiten mijn parlementaire geschiedenis ligt.

Geeft u nu gewoon antwoord op de vraag waar het kwalitatieve verschil ligt met het PKB. U zegt dat u van ver bent gekomen, maar wilt

tegelijktijd toch weer gaan oprekken. Over welke punten denkt u anders dan een paar jaar geleden?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als u vorige week geluisterd had, had u dat kunnen weten. Ik herhaal het nog maar een keer: een maximum van 44 miljoen passagiers en maximaal 3 miljoen ton vracht.

De **voorzitter**: Dit komt zelfs mij bekend voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die maxima willen wij schrappen. Laten wij nu over één ding duidelijk zijn: ook uw fractie heeft verantwoordelijkheid genomen voor een situatie die strijdig was met de PKB. Als het strijdig is met economische belangen, mag het wel, maar als het gaat om milieugrenzen mag het niet. Ik vind het al met al een heel merkwaardige discussie.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een wel heel merkwaardig antwoord. Mijn fractie heeft gesteld dat wij naar een reëler systeem toe moeten waarbij echt gemeten wordt. Daarom zijn wij van die norm afgestapt. Ik begrijp nu dat u het er niet mee eens bent dat er voortaan wordt gemeten in plaats van berekend. U zegt immers dat u wilt vasthouden aan een maximumaantal vliegbewegingen. Als u dat van mening bent, bent u het zelfs oneens met de kern van dit wetsvoorstel dat er gemeten moet worden op basis van de reële overlast en dat het aantal vliegbewegingen daarvan moet worden afgeleid. Ik begrijp niet op welke punten u bent opgeschoven. Dat heeft u mij en ik geloof ook enkele collega's vorige week ook al niet duidelijk kunnen maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U begrijpt het nog niet? Ik heb het niet over een maximumaantal vliegbewegingen, een maximumaantal passagiers en een maximum voor de hoeveelheid vracht, maar over de milieugrenzen. Over gelijkwaardigheid is nog een hele discussie te voeren.

Mag ik u vragen of u het amendement-Van Gijzel over het groepsrisico steunt? Hij vindt dat gelijkwaardig en u niet.

De **voorzitter**: Zo gaan wij dit debat niet voeren.

Rosenmüller

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik zie dat u nee schudt. Dat is een bevestiging van het feit dat gelijkwaardigheid geen eenduidig maar een multi-interpretabel begrip is. Ik zie dat de PvdA'er Van Gijssel naast de VVD'er Te Veldhuis zit, maar ik moet nog zien dat de VVD'er het amendement van de PvdA'er steunt over het groepsrisico. Over gelijkwaardigheid gesproken!

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: U zult een poosje geduld moeten hebben voordat wij het antwoord van de regering krijgen. Dat zal in de loop van deze avond gebeuren.

De vergadering wordt van 16.50 uur tot 17.00 uur geschorst.

Aan de orde is het debat over:

- **de Staat van de Europese Unie (28005);**
- **de toekomst van de Europese Unie (27407, nr. 9);**
- **de uitbreiding van de Europese Unie (23987, nr. 6).**

De **voorzitter**: We hanteren de volgorde van grootte van fracties. Na een fractievoorzitter voert de Nederlandse delegatieleider van de desbetreffende partij uit het Europees Parlement het woord.

De heer **Melkert** (PvdA): Voorzitter. Ik zeg de regering dank voor de wijze waarop de Staat van de Unie zich ontwikkelt en tot wasdom begint te komen, niet alleen qua omvang – dat moet natuurlijk niet te veel uit de hand lopen – maar ook qua inhoud. De Staat van de Unie laat terecht zien hoe belangrijk en bepalend de omgeving is buiten de grenzen van de huidige Europese Unie, waarbinnen die Europese Unie verder groeit. 11 september heeft ons nog meer met de neus op die feiten gedrukt. Terwijl het voortbouwen aan het Europese huis nog volop in discussie en beweging is, duldt de werkelijkheid aan de grenzen van de Unie geen uitstel van nadenken en handelen. Geen uitstel om de enige weg te begaan die Nederland verder kan brengen, namelijk samenwerking versterken en verantwoordelijkheid verder delen.

In en na de Intergouvernementele conferentie in Nice is onvoldoende vooruitgang geboekt in het versterken van die samenwerking en het verder delen van die verantwoordelijkheid. Dat laat onverlet de positieve stappen die toen zijn gezet. Maar als ik deze afzet tegen de omgeving, de onrust daarin en de noodzaak van Europese cohesie en initiatief, moet toch de constatering blijven dat toen onvoldoende vooruitgang is geboekt. De afstand tot de Europese burgers is er niet kleiner op geworden, terwijl de opgave alleen maar in belang toeneemt: de euro op 1 januari, de uitbreiding in de komende paar jaar en de internationale stabiliteit, dus al datgene wat juist vandaag de dag ons onrustig en onzeker maakt, en tegelijkertijd noopt tot handelen.

Ik wil niet dramatiseren, maar ontkom er niet aan mijn grote bezorgdheid te uiten over de voortgang van het democratisch Europa. Paradoxaal genoeg moet aan de vooravond van 1 januari 2002, de invoering van de euro, worden geconstateerd dat na het grote succes van Maastricht, toen de euro in het verdrag is opgenomen, de afstand tussen de Europese top en haar basis is toegenomen, en in zekere zin een gevarezone is genaderd. Het Ierse referendum van de onthouding, eerder dit jaar, is van diverse zijden gebagatelliseerd. De leden van de Europese Raad wisten niet hoe snel ze moesten zeggen dat er eigenlijk niets aan de hand was. De waarheid is naar mijn mening dat juist in een land als Ierland, met een positieve houding ten opzichte van Europa, het succes van de leuze "if you don't know, vote no" iedereen aan het denken moet zetten. Afzijdigheid en afkeer liggen soms in elkaars verlengde.

Wat te doen?

1. De politieke missie van de Europese Unie verduidelijken.
2. Het politieke tekort in de werkwijze van de Unie verminderen.
3. Bij institutionele hervorming niet alleen of vooral bevoegdheden overdragen, maar allereerst naar grotere herkenbaarheid en effectiviteit in de uitvoering streven.

Dwingende externe omstandigheden maken het soms gemakkelijker om een sprong voorwaarts te maken. De alarmfase waarin de wereld verkeert, schept kansen om de interne slagvaardigheid van de Unie en daarmee de invloed van haar

lidstaten op de gebeurtenissen in de wereld te vergroten. Over de situatie in Afghanistan is vorige week uitgebreid gesproken. Helaas is er geen aanleiding daar nu anders over te denken of te handelen dan toen. Belangrijk is wel dat Europa zich actiever richt op een taak die dichterbij zijn directe mogelijkheden lijkt te liggen: maximale druk en initiatief om de explosieve situatie tussen Israël en de Palestijnen de baas te worden en de weg terug te vinden naar vreedzame vooruitgang. Hoe ziet de regering, ook na de bespreking met Arafat gisteren, de rol en opgave van de Unie?

Een coherente opstelling zou ook bijdragen aan het gezag van de Unie in de omgang met de gevolgen van de crisis. Met de extra Europese Raad, de initiatieven vanuit de JBZ-raad en het trojkabezoek aan het Midden-Oosten zijn waardevolle stappen gezet die echter ook wat zijn overschaduwd door de eigen agenda's van Blair, Schröder en Chirac/Jospin. De steeds terugkerende waarneming: een leidend centrum ontbreekt. Dat maakt het dan ook noodzakelijk ook in deze tijd van internationale crisis aandacht te houden voor de orde binnen de Unie. De regeringsnotitie "Toekomst van de Europese Unie" d.d. 8 juni biedt goede aanknopingspunten, maar is uiterst voorzichtig over een verder te volgen route.

Juist nu is in ieder geval van belang dat duidelijker wordt waar de Europese Unie voor staat:

- een gemeenschappelijke markt, gebaseerd op rechtszekerheid en effectiviteit als economisch fundament van de integratie;
- een grote interne ruimte van sociale stabiliteit en menselijke waardigheid
- een baken voor de toekomst van Midden-, Oost- en Zuidoost-Europa;
- een krachtige internationale manifestatie bijdragend aan vergroting van internationale welvaart en versterking van de internationale rechtsorde.

Tegen de achtergrond van die missie en met het oog op haar versterking is het nodig om in de werkwijze de nodige verbetering en vooruitgang te boeken. Een aantal vraagstukken dringt zich op voor een voorrangsbepaling. Ik stip ze kort aan.

In de eerste plaats noem ik de in de huidige crisis op de achtergrond blijvende rol van de Hoge vertegen-