

Benschop

van de eerste als de derde pijler geschieden. OLAF heeft zelf aangekondigd meer onderzoek naar Europese instellingen te doen. Dat is alleen maar ondersteund. De B-fiches en de C-fiches staan sinds drie weken op de website van het ministerie van Buitenlandse Zaken.

De heer **Balkenende** (CDA): Wilt u nog even de vraag van mevrouw Maij over de middelen voor Europol beantwoorden?

Staatssecretaris **Benschop**: In verschillende landen worden op nationaal niveau extra middelen beschikbaar gesteld in het kader van de terreurbestrijding. Dat geeft een geesteshouding aan die ook op Europees niveau zal kunnen ontstaan, maar dan gaat het dus wel op basis van concrete behoeften en voorstellen. Dat moet dus nog blijken.

De heer **Balkenende** (CDA): Dank u voor deze dagsluiting!

Staatssecretaris **Benschop**: Graag gedaan.

De **voorzitter**: Naar mij blijkt, bestaat er geen behoefte aan een tweede termijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik wens onze collega's uit het Europees Parlement een goede terugreis naar Brussel of elders. Ik hoop dat zij eerder thuis zijn dan het moment waarop wij onze vergadering sluiten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van 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).

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik wil dank uitspreken aan het adres van de leden voor de snelle plenaire behandeling van het wetsvoorstel. Wij hebben vorige week maandag een uitvoerig en constructief overleg gevoerd. Ik heb goed geluisterd naar de onderwerpen die naar voren zijn gebracht. Ik zal zeer direct op die onderwerpen reageren. Ik zal alle amendementen nog eens langs lopen.

Het lastige van de Luchtvaartwet is, dat nogal wat kwesties die te maken hebben met geluid, emissies en de manier waarop gehandhaafd moet worden technische kwesties zijn. De heer Van Walsem heeft vorige week maandag en vandaag gezegd dat het gaat over gelijkwaardig en geloofwaardig. Hij creëert een sfeer als zou dat niet aan de orde zijn. De minister van VROM en ikzelf zijn uiterst gemotiveerd om geloofwaardig te zijn. Wanneer je bezig bent met een gelijkwaardige omzetting en je hebt te maken met systemen die zich alleen maar laten doorrekenen door het NLR, is het gemakkelijk een sfeer te creëren als zou het niet in orde zijn. Amendementen die wijzen op die gelijkwaardigheid moeten onderlijnen dat het gaat om een omzetting van de huidige PKB naar een beter handhaafbaar systeem. Amending moet de juridische toets van de kritiek kunnen doorstaan. De vorige keer kreeg een PKB via amending een bouwwerk dat niet handhaafbaar bleek. Wij helpen elkaar dan in de put. Dat is niet de bedoeling van deze exercitie. Wij zijn nu drie jaar met elkaar bezig om tot een goed handhaafbaar systeem te komen. In de reactie op de amendementen zal ik vaak naar voren brengen, dat iets juridisch niet houdbaar is. Wij moeten dan de tijd nemen om juridisch houdbare systemen uit te werken. Dat is beter dan dat straks de rechter bepaalt wat de speelruimte is. Dat is voor politici niet de juiste zaak. Vorige week is gezegd: het primaat van de politiek. Daarmee ben ik het eens. Wij moeten goed kijken naar de juridische teksten en de reikwijdte van de amendementen.

Wij hebben het over een kaderwet. De besluiten detailleren heel veel kwesties. Milieuregels en verkeersbe-

sluiten staan niet in het wetsvoorstel. Die worden straks bij besluit uitgewerkt. Wanneer de wet straks in het Staatsblad staat, komt de officiële MER-procedure aan de orde. Eerst dan gaan de algemene maatregelen van bestuur naar de Raad van State. Na de verkiezingen – na de zomer van volgend jaar – zullen wij hier over de algemene maatregelen van bestuur praten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Tijdens het overleg van de vorige week had u het nog over februari en was er ook nog sprake van een termijn voor bezwaar. Ik weet niet hoe het verder gaat nu het AMvB's zijn geworden.

Minister **Netelenbos**: Nu zit de Raad van State er tussen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het moet natuurlijk wél per 1 januari 2003 effectief zijn.

Minister **Netelenbos**: Inderdaad. De Raad van State kent een normale procedure van minimaal drie maanden. Dat is standaard. Als gevolg van het feit dat het AMvB's zijn geworden, hebben wij met die procedure te maken. Verder hebben wij hierdoor te maken met een andere volgorde dan wanneer het besluiten zouden zijn. Met betrekking tot besluiten wordt een simpeler procedure gevolgd. Rond de zomer kunnen de AMvB's bij de Kamer liggen en wij zullen dan in september met de behandeling kunnen beginnen. Dat is tijdig genoeg. Het luistert nauw en wij hebben niet veel surplus aan tijd, maar op zichzelf kan het. Naar verwachting wordt de vijfde baan in de tweede helft van 2003 ingevlogen. Dan gaat die baan in gebruik en moet het voorliggende wetsvoorstel kracht van wet hebben.

Voorzitter. Er zijn bij deze plenaire termijn opmerkingen gemaakt die met de wet zelf te maken hebben. Daarnaast gaat het om opmerkingen over de AMvB's en andere opmerkingen. Ik geef aan op welke zaken ik zal reageren. Allereerst noem ik de nota van wijziging, in het bijzonder de gang naar de bestuursrechter. Verder gaat het om de voorhangprocedure en de opmerkingen gemaakt over 37a en 37b. Dan komen het statistisch causaal model, gelijkwaardigheid en de normen waarop de heer Pronk ingaat en die te maken hebben met de wet als zodanig. Verder vermeld ik de zaken die te

Netelenbos

maken hebben met de AMvB's die handelen over geluid en stank; ook daarover zal de heer Pronk enkele opmerkingen maken. Ook noem ik de meetpunten op de Oostbaan en punt K, ten aanzien waarvan ook de heer Pronk zal reageren. Ten slotte loop ik alle amendementen en moties nog eens langs. Ook noem ik nog geluidsisolatie, noise-mapping en het transitie-model.

Voorzitter. Gevraagd is hoe het verloopt met de inspraak. Vorige week maandag is al gesteld dat, als er voor AMvB's wordt gekozen, het primaat bij de politiek berust. Ik heb gemerkt dat men dit in de regio wat wonderlijk vindt omdat dit betekent dat men geen inspraakronde in formele zin heeft. Kijken wij naar de aanwijzing voor de regelgeving, dan blijkt dat 37b meer mogelijkheden biedt voor inspraak dan 37a. Wij hebben datgene uitgewerkt wat ons inziens overeenkwam met het standpunt van de Kamer, maar wanneer men alles afwegend tot de conclusie komt dat de voorkeur moet worden gegeven aan 37b – eerst tervisielegging, dan de procedure met betrekking tot standpuntbepaling kabinet en Raad van State en dan komt de AMvB hier – dan kan dat. Misschien is die werkwijze tóch wat beter. Uiteindelijk gaat het hierbij om grote belangen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er zijn tijdstippen dat je geneigd bent om namens de Kamer te spreken, zeker als er zo'n uitnodiging komt... Ik zou die werkwijze inderdaad prettiger vinden dan datgene wat via de nota van wijziging tot ons is gekomen.

Minister **Netelenbos**: Als daartegen geen bezwaren rijzen, zullen wij het op die manier wijzigen.

Voorzitter. Voor de betrokkenheid van het parlement is het belangrijk, de strekking van de AMvB's goed in gedachten te houden. Er is op grond van de aanwijzing voor de regelgeving gekozen voor een standaard zware voorhangprocedure, zo zou men kunnen zeggen. Dit houdt in dat er afspraken kunnen worden gemaakt over voorwaardelijke delegatie. Als de Kamer tijdens de voorhangprocedure een onwillige minister of een onwillig kabinet tegenover zich vindt, weet zij natuurlijk als eerste wat haar te doen staat. Dat behoort tot de standaard zware voorhangprocedure. Er zijn

natuurlijk zwaardere vormen denkbaar. In zijn amendement op stuk nr. 60 heeft de heer Stellingwerf een waanzinnig zware procedure bedacht, die mijns inziens geen recht doet aan het uitgangspunt dat in deze Kamer bij meerderheid wordt besloten. Deze procedure, die buitengewoon weinig voorkomt, ontraad ik ten stelligste.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Nu overdrijft de minister toch een beetje. Bij de behandeling van landbouwwetgeving zijn ook vaak AMvB's aan de orde. Daarbij is in de afgelopen twee jaar al drie keer gekozen voor de constructie waarin kon worden volstaan met 30 handtekeningen.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat eerlijk gezegd niet zo erg democratisch. Landbouw vind ik ook niet zo'n goed voorbeeld.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Waarom niet?

Minister **Netelenbos**: Omdat er, ondanks dat wetgeving bij meerderheid tot stand komt, in die sector steeds weer uitvoeringsproblemen ontstaan. Ik denk maar aan het spuiten met gif. Maar dit terzijde. In een voorhangprocedure kun je proberen – denk aan de behandeling van de Wet op de basisvorming – om in gemeen overleg tot een uitkomst te komen. Wil een onwillige regering niet luisteren, dan kan een der Kamers beslissen dat het bij wet moet worden geregeld. Dat is vrij star. De thema's en vernieuwingen die in dit kader aan de orde zijn, vergen dat er voldoende flexibiliteit in de procedures wordt ingebouwd. We kunnen wel alles bij wet willen regelen omdat we elkaar niet kunnen overtuigen, maar dan moeten we toch bedenken dat dit toch mogelijk moet zijn op basis van goede argumenten. In zo'n situatie lijkt mij in het goede verkeer tussen Kamer en regering een standaard zware voorhangprocedure voldoende. Het voorstel van de heer Stellingwerf, dat 30 handtekeningen al voldoende maakt, vind ik heel wonderbaarlijk. Ik ontraad dat dan ook ten stelligste.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vind het wonderbaarlijk dat de minister hier zo op reageert. Bij andere wetgeving kan dit een heel normale procedure zijn. Het wordt

ook zo gehanteerd. Ik zie geen principieel verschil tussen wetgeving op het gebied van de landbouw en wetgeving op dit gebied. Wij spreken nu over een wetsvoorstel waarin er nog veel onduidelijkheid bestaat over de uiteindelijke invulling van normen. Bij de behandeling van de AMvB's kunnen wij daarover spreken, maar dan hebben wij geen recht van amendement meer. Wij moeten op z'n minst de mogelijkheid creëren om er op die manier mee om te gaan.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het een groot verschil of zo'n beslissing wordt genomen op basis van 30 handtekeningen of met een meerderheid van stemmen. Uit de periode dat ik zelf nog lid van dit huis was, kan ik mij herinneren dat het voorhangen al heel wat was. Vraag was toen nog of AMvB's wel moesten worden voorgehangen. Volgens de geldende richtlijnen is dat eigenlijk niet wenselijk. De wetgever houdt niet zo van voorhangen. Dat geldt dus mede voor de Kamer. Als wel wordt voorgehangen, moet men heel goed afwegen wat men doet. Dan gaat 30 stemmen in een huis van 150 stemmen mij veel te ver.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik leg alleen maar iets vast wat in dit huis als een normale vorm kan gelden en het ook is. In een situatie waarin wij nog met heel veel onzekerheden te maken hebben, is dit volgens mij een vrij normale uitgangspositie.

Minister **Netelenbos**: Mijns inziens heeft het niets te maken met onzekerheden. Bij de behandeling van een AMvB zullen wij elkaar moeten overtuigen. Als u ons niet kunt overtuigen, weet u als eerste wat u te doen staat. U kunt dan met alle kracht van argumenten hier uitspraken doen. U kunt het ons dan zo moeilijk maken als u zelf wilt. Daarnaast vind ik dat u zichzelf de nodige flexibiliteit moet bezorgen om goede dingen te kunnen regelen. Daartegen zouden bij aanvaardig van het voorstel van de heer Stellingwerf ook 30 handtekeningen kunnen worden verzameld. De heer Stellingwerf redeneert nu erg naar zichzelf toe, maar stel dat de VVD hier straks in z'n eentje 30% van de stemmen vertegenwoordigt... U begrijpt dat ik dit geen goed voorstel

Netelenbos

vind. Ik ontraad dan ook ten zeerste aanvaarding van het amendement. Ons voorstel heeft voldoende gewicht en wij zullen elkaar in gemeen overleg moeten overtuigen waarbij het in ieders belang is om dit te doen. Wat heeft een regering eraan om op zo'n aangelegen dossier te forceren? Wij weten dat wij dan, net als vroeger, iedere keer tegenover elkaar komen te staan en daar waren wij nu juist van af.

De heer Van den Berg heeft, zoals altijd, opmerkingen gemaakt over de beroepsprocedures. Hij vindt dit een bijzondere AMvB en dat is op zichzelf waar. Een normale AMvB kent algemeen verbindende voorschriften, hetgeen betekent dat de wet waarop die AMvB is gebaseerd geen nadere regels erkent omtrent een beroep. Het gevolg is dat in dat geval geen beroep op de administratieve rechter openstaat. Artikel 8.2 van de Algemene wet bestuursrecht stelt dat geen beroep openstaat op algemeen verbindende voorschriften. Het luchthavenindingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit zijn geen gewone AMvB's, gelet op de rechtsgevolgen die het wetsvoorstel aan de besluiten verbindt. Daardoor hebben ze een gemengd karakter en dat betekent dat ze door de rechter niet geheel gekwalificeerd kunnen worden als algemeen verbindende voorschriften. Dit heeft te maken met de belangen die de besluiten regelen met betrekking tot specifieke situaties. Het gevolg daarvan is dat, als het wetsvoorstel geen regeling omtrent het beroep op de administratieve rechter zou bevatten, er op basis van de Algemene wet bestuursrecht een beroep in twee instanties mogelijk blijft, voorafgegaan door een bezwaarschriftenprocedure op basis van de artikelen 7.1 en 8.1 van de Algemene wet bestuursrecht.

Als het wetsvoorstel een beroep op de administratieve rechter zou uitsluiten, en dat is op zichzelf mogelijk, kan gebruik worden gemaakt van een rechtsgang bij de burgerlijke rechter en dat is de rechtspraak in de gebruikelijke drie instanties. Het uitsluiten van de burgerlijke rechter is niet mogelijk, omdat je dan in strijd raakt met het internationale recht. Met betrekking tot de procedures moet een keuze worden gemaakt. Wij hebben voor een gemengd karakter van de AMvB gekozen en voor een beroepsprocedure in één instantie in het

kader van de Algemene wet bestuursrecht. Dit hoeft niet te betekenen, zoals de heer Van den Berg stelde, dat er strijd ontstaat met het Procola-arrest. De discussie hierover vindt op dit moment plaats met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Justitie. Hierbij speelt het punt dat de rechter die te maken heeft met de wetgeving en met de rechtspleging niet dezelfde mag zijn. Een onderscheid hierin kan worden gemaakt door dit soort zaken door verschillende kamers te laten behandelen, zoals bij kwesties omtrent vergunningverlening gebeurt.

Het standpunt kan zijn dat de rechtsgang naar de Raad van State niet mag plaatsvinden. Op zichzelf hoeven wij daar geen overwegende bezwaren tegen te hebben, maar weet dan wel dat de normale rechtsgang naar de burgerlijke rechter open blijft en dat – omdat daar drie instanties aan de orde kunnen komen – er daardoor een onzekere factor binnensluipt met betrekking tot de lengte van de procedure. Het is een afweging. Voor beide posities is iets te zeggen. Het is niet zo dat het helemaal niet kan. Het kan wel. Vandaar dat wij met betrekking tot de bestuursrechter één gang voorstellen opdat wij slagvaardig blijven. Wanneer de Kamer echter overwegende bezwaren heeft, willen wij het ook omdraaien. Wij zullen dan voor dit onderdeel een gewone AMvB introduceren, maar weet dan dat de rechtsgang in drie instanties bij de burgerlijke rechter mogelijk blijft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind de uitleg van de minister aannemelijk. Blijft echter nog het punt wat de heer Van den Berg naar voren heeft gebracht. De minister zegt dat het dan in twee verschillende kamers bij de Raad van State in behandeling genomen zou moeten worden. Hoe wordt dat gewaarborgd? Was nu juist die scheiding bij een normale PKB niet de reden dat de Raad van State niet adviseert over de PKB maar uiteindelijk wel de beroepsinstantie is? Hier zal advisering plaatsvinden en hoe wordt dan gewaarborgd dat er een scheiding zit tussen het adviseren en het rechtspreken?

Minister **Netelenbos**: Dit punt wordt besproken met de minister van

Justitie en de minister van BZK. Op basis van het Procola-arrest is die discussie actueel. Het standpunt in dat arrest is dat het scheiden van kamers bij de Raad van State – een wetgevende en een rechtsprekende kamer – voldoende garanties biedt om daarmee niet in conflict te komen. Wij hebben het ook op die manier uitgewerkt omdat dit de normale procedures zijn. Het algemeen verbindend verklaren van de AMvB is enigszins discutabel. Ik wil het echt laten afhangen van het oordeel van de Kamer. Voor beide opties is iets te zeggen. Wij waren van mening dat vanwege slagkracht, slagvaardigheid en heldere juridische procedures de bestuursrechter meer voor de hand lag.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik vind het een wat merkwaardige staatsrechtelijke benadering dat een AMvB een gemengd karakter kan hebben en daarom half geen AMvB is. Dat kan niet. Een algemene maatregel van bestuur is gedelegeerde wetgeving. Zo zit dat nu eenmaal juridisch. De wetgever bepaalt zelf of hij dat wil en hoe hij dat wil. Voor het maken van een AMvB bestaat een procedure: advies van de Raad van State, de regering stelt vast en eventueel nog een voorhangprocedure hier. De minister suggereert dat het gemengde karakter betrekking heeft op een onderdeel. Dat zou je met wetgeving in formele zin zelfs kunnen zeggen van herindelingen. Als je over een herindeling van een gebied van Den Haag praat, gaat het ook over een klein gebied. Dat gaan wij toch ook niet aan de rechter voorleggen omdat het op één deel van Nederland betrekking heeft? Ik vind het juridisch gezien een zeer merkwaardige redenering. De burgerlijke rechter kan elke wet toetsen aan internationale verdragen maar niet aan de Grondwet. Dus daar zit het ook niet in. Zowel de heer Van den Berg, die er nu helaas niet is maar wij hebben er samen wel uitvoerig over gesproken, als de VVD vindt dat dit principieel zo niet moet. Dit zet de deur open naar het veel meer voorleggen van wetgeving aan de rechter en het betekent dat wij onszelf als wetgever degraderen omdat wij het uiteindelijke woord bij de rechter laten. Dat kan natuurlijk niet.

Minister **Netelenbos**: Het gaat hier

Netelenbos

om de rechtsgevolgen. De rechter zou tot de conclusie kunnen komen dat de AMvB niet het karakter heeft van een algemeen verbindend voorschrift. Dat zou kunnen. Nogmaals, als er overwegende bezwaren zijn tegen dit gemengde model wil ik daarnaar luisteren en maken wij een model waarbij de gang naar de burgerrechter de normale gang is. Het zijn scholen binnen de juridische wereld die op een bepaalde manier aankijken tegen deze uitleg. Voor beide standpunten is dus iets te zeggen. Hier is gekozen voor een slagvaardig model.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ken die school niet, ook niet uit de literatuur.

Minister **Netelenbos**: U moet maar van mij aannemen dat die echt bestaat.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik ben niet voorshands bereid om dat te doen, omdat die school volgens mij niet bestaat. De minister spreekt over algemeen verbindende voorschriften in AMvB's. Sprekend over normen en grenswaarden waarbinnen moet worden gebleven: ik kan mij haast niet voorstellen dat je nog meer algemeen verbindende dingen kunt krijgen dan dat. Het is ook nog zo concreet als wat.

Minister **Netelenbos**: De heer Te Veldhuis is buitengewoon zeker van zichzelf, maar dat ben ik toevallig ook. Voor beide standpunten is iets te zeggen. Het is een lopende discussie tussen de minister van BZK, de minister van Justitie en de Tweede Kamer.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter. Als de minister niet zelf met een nota van wijziging komt, zal ik morgen in overleg met de heer Van den Berg een amendement hierover indienen. Dat zal misschien vervelende consequenties hebben voor de stemmingen, maar dan moet dat maar. Wij vinden allebei dat dit niet kan.

Minister **Netelenbos**: Ik heb gezegd dat ik dit wil veranderen, wanneer de meerderheid van de Kamer dat standpunt is toegedaan. Ik zie echter dat heel veel woordvoerders in hun bankjes blijven zitten. Kennelijk zijn zij het meer met mij eens dan met de heer Te Veldhuis.

De **voorzitter**: Gaat u er, los van dit onderwerp, niet van uit dat mensen uit hun bankjes moeten komen voor iets.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb goed geluisterd naar de minister. Zij legt een keuze aan de Kamer voor die van beide kanten te verdedigen is. Ik zal echt een aantal mensen bij ons moeten raadplegen, omdat ik op dit moment de juridische merites van beide posities onvoldoende politiek kan wegen. Daarom bleef ik even in mijn bankje.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als ik het goed begrijp, doet de minister een voorstel en is zij bereid om niet het onaanvaardbaar uit te spreken over een amendement van de heer Te Veldhuis, maar het oordeel daarover aan de Kamer over te laten. Als de heer Te Veldhuis het amendement indient, kunnen wij ons er nader op beraden of daaraan steun moet worden verleend. Dat lijkt mij allemaal heel helder.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Dat lijkt mij ook buitengewoon helder. Uiteindelijk wordt een AMvB algemeen verbindend verklaard door de rechter. De Kamer kan dat niet eenzijdig doen.

Ik kom bij het model over groepsrisico en individueel risico. Nogal wat woordvoerders hebben daarover amendementen ingediend. Ik heb uit de reacties begrepen dat er veel steun was voor het amendement op stuk nr. 53 van de heer Van Gijzel. Het groepsrisico is een norm die je uiteindelijk moet hanteren voor de luchtvaart, maar je kunt het groepsrisicomodel voor stationaire installaties niet lineair gebruiken voor de luchtvaart. Daarom is het zo ingewikkeld. Wij hebben experts gevraagd om een statistisch causaal model uit te werken. In het voorstel moet "statistisch" staan, maar dit woord staat nu niet in de nota van wijziging.

Het statistisch causaal model gaat niet alleen over externe veiligheid, het groepsrisico, maar ook over interne veiligheid. Het amendement leidt op zichzelf dan ook tot een misinterpretatie. Ik wil graag een ander voorstel doen waarmee volgens mij precies gebeurt wat met het amendement wordt bedoeld. De tekst zou kunnen luiden: Ten behoeve van het luchthaven-indelingsbesluit en het luchthaven-

verkeersbesluit wordt een statistisch causaal model ontwikkeld voor interne en externe veiligheid (groepsrisico) voor de mensen op de grond van de luchtvaart zoals aangegeven in artikel XVb. Dit model moet in 2005 klaar zijn en wordt toegevoegd aan beide besluiten. Vanaf 2005 mogen de risico's zoals berekend met het nieuwe model niet groter zijn dan de met dit model herberekende risico's voor 1990. Wanneer het er zo staat, komt dat overeen met hetgeen wij voornemens waren. Wij worden daardoor overigens wel verplicht om in 2005 klaar te zijn. Aangezien wij hierin leidend zijn in de wereld, zal dat best nog ingewikkeld zijn. Ik heb evenwel begrepen dat de Kamer hier heel veel waarde aan hecht. Mocht in de loop van de rit onverhoopt blijken dat het problematisch is om in 2005 klaar te zijn – dat kan natuurlijk best, want wij vragen experts om dit voor ons uit te zoeken – dan zullen wij alsdan met elkaar moeten bezien wat ons te doen staat, want wij kunnen nu eenmaal geen ijzer met handen breken. Bij nader inzien vind ook ik het woord "inspanningsverplichting" evenwel wat zwak.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik interpreteer de woorden van de minister als een gewijzigd amendement. Op zichzelf kan ik daar prima mee leven, maar ik wil wel weten of ik mijn amendement nu in die zin moet wijzigen of dat de minister met een nota van wijziging komt.

Minister **Netelenbos**: Ik kan u de tekst geven, dan kunt u uw amendement wijzigen.

Voorzitter. Verder ontraad ik de aanvaarding van alle amendementen die over groepsrisico gaan, omdat zij niet duidelijk maken wat de bedoeling is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik kan voorlopig alleen nog maar uitgaan van de tekst van het amendement op stuk nr. 53. Ik heb nu evenwel wederom het woordje "moet" gehoord. Wij hebben geconstateerd dat wij allemaal zoveel mogelijk veiligheid willen hebben en, als het enigszins kan, ook groepsrisico. Dat moet echter wel zorgvuldig, evenwichtig en verantwoord kunnen, zoals u zei. Er moeten dus geen verwachtingen gewekt worden die niet waar te maken zijn. Daarom had u die inspanningsverplichting

Netelenbos

opgenomen. Nu zegt u evenwel dat dit model er in 2005 moet zijn. Hoe verklaart u dat u de moet-bepaling nu wel kunt onderschrijven, terwijl u dat vorige week maandag nog niet kon? Kunt u de garantie geven dat er in 2005 een verantwoord model is? Als dat niet het geval is, zijn wij nu bezig met het opbouwen van een papieren circus. Ik vind dat hetgeen je in de wet vastlegt, ook realistisch moet zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het met u eens dat hetgeen je in de wet schrijft, realistisch moet zijn. De discussie hierover is begrijpelijkerwijs heel indringend geweest. De mensen zijn hier nu mee aan het werk en daarom moeten wij ervoor zorgen dat wij het model in 2005 hebben. Het kan best zijn dat zich complexe feiten voordoen. Als dat gebeurt, moeten wij daar alsdan de discussie met de Kamer over aangaan en bezien wat ons te doen staat. Door de discussie die hier de afgelopen dagen over is gevoerd, ben ik er evenwel van overtuigd dat er veel onrust wordt weggenomen, als dwingend wordt opgeschreven dat wij ervoor zullen zorgen dat het model er dan is. Ik zou dit niet zo opschrijven, als ik het gevoel had dat wij dat niet kunnen halen.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De minister heeft vorige week nog gezegd dat tijdens een congres vorig jaar van alle internationale deskundigen op dit gebied is uitgesproken dat het niet kan. Ik ben het ermee eens dat men geweldig zijn best gaat doen, want ik wil ook graag zoveel mogelijk veiligheid. Nu zal er evenwel in de wet komen te staan dat het model er in 2005 moet zijn. Als de minister niet de garantie kan geven dat het er dan ook is, vraag ik mij af of wij niet toch met een papieren tijger bezig zijn. Ik zou dat heel jammer vinden, want ik vind dat je als wetgever geen verwachtingen moet wekken die je niet waar kunt maken.

Minister **Netelenbos**: Ik heb niet gezegd dat het niet kan. Ik heb gezegd dat het niet bestaat, maar dat het ontwikkeld zal worden en in 2005 ingevoerd zal worden. Het luistert echter nauw hoe je een en ander opschrijft. Aangezien er op dit punt nogal wat amendementen zijn ingediend, zijn wij evenwel voortvarend aan de slag gegaan. Doordat

het nu in de wet komt te staan, weten wij dat er problemen gaan ontstaan, als wij niet hard genoeg werken. Ik kan mij wel voorstellen dat over tweeënhalft jaar, als we halverwege zijn, wordt bekeken of alles wordt gehaald. Maar gehoord de discussie moeten we elkaar in de "fringe" nemen om ervoor te zorgen dat 2005 ook echt wordt gehaald. Ik zou dat niet zeggen als ik het absolute gevoel had dat dat absoluut niet kan. Maar ik geef grif toe dat het niet makkelijk is.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik overweeg naar aanleiding van de discussie of ik nog een sub-amendement zal indienen, met als inhoud dat dit model "zo mogelijk" in 2005 klaar moet zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik snap niet helemaal waarom u niet de procedure met ons ingaat. Wij zijn hier bezig draagvlak te creëren, zodat zoveel mogelijk fracties steun kunnen verlenen aan dit belangrijke wetsvoorstel. We moeten daarom van alle kanten wat geven en nemen. Niet tot iedere prijs, maar waar het enigszins kan, zou u dat toch moeten willen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met het verwachtingsperspectief dat het amendement van de heer Van Gijzel het wel zal gaan halen, kan ik met een redelijk gerust hart mijn amendement op stuk nr. 10 intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Rosenmöller/Stellingwerf (stuk nr. 10) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Dank aan het adres van de heer Rosenmöller.

Ik kom toe aan het amendement van de heer Van Walsem, oorspronkelijk op stuk nr. 20a, later gewijzigd in stuk nr. 49. Hij vindt dit een amendement waarvan erg veel afhangt als het gaat om het verlenen van steun aan het wetsvoorstel. Ik hecht zeer aan de steun van de heer Van Walsem. Het lastige van het door hem ingediende amendement is dat het heel veel bepalingen bevat, waarvan wij absoluut zeker weten dat zij verslechtingen met zich mee brengen. Ik heb daar eens goed over nagedacht, en ik wil het volgende complexe voorstel doen. Ik

wil dan wel van de heer Van Walsem de belofte hebben dat hij dan zijn bezwaren tegen het voorliggende wetsvoorstel intrekt. Wat hij wil laten meenemen in de procedure, is een berekening die nog niet is gemaakt. Wij kunnen het NLR vragen die berekening te maken, welke berekening een uitkomst heeft. Die uitkomst zou bijvoorbeeld in februari klaar kunnen zijn. Stel dat ik niet gelijk heb, maar de heer Van Walsem, dan staat er iets anders in de wet. Ik doe de toezegging dat, als dat blijkt, er alsnog een procedure wordt gestart om de wet te wijzigen. Dat kan in de tijd gezien makkelijk. We zetten dan verantwoorde stappen, omdat we weten wat we doen. Wij snappen het amendement van de heer Van Walsem niet goed, aangezien er appels met peren worden vergeleken. Daarnaast weten wij zeker dat wat in dat amendement wordt gevraagd juist meer ruimte voor de luchtvaart geeft dan minder. Hij denkt juist dat het omgekeerd is. Ik wil dat aantonen via de NLR-berekeningen, mits hij dat een begaanbaar pad vindt en belooft om bij een voor mij gunstige uitkomst steun te verlenen aan het wetsvoorstel. Als de uitkomst voor hem gunstig is, zal een procedure worden gestart voor een op zichzelf simpele wijziging van een artikel.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik kan uw handreiking uiteraard waarderen, maar ik heb toch nog een vraag. Waarom zou niet in de wet opgenomen kunnen worden dat beide berekeningsmethoden worden onderzocht door de MER-commissie?

Minister **Netelenbos**: Omdat het niet kan. In het MER-ontwerp schrijf je op hoe je iets precies wilt. Vervolgens gaat niet de MER-commissie maar het NLR rekenen. Ik hoor voortdurend dat iedereen in Nederland kan rekenen. Welnu, dat is niet het geval. Het is het NLR dat rekent, want er zijn geweldige computerprogramma's voor nodig om dat te kunnen. De NLR-berekeningen zijn niet omstreden. Ook de MER-commissie en de commissie-Berkhout bestrijden de NLR-uitkomsten niet. Daarom ben ik ook zo zeker van mijn zaak. Alleen, ik kan u niet overtuigen. Die overtuiging moet dan komen uit de berekeningen met de input die u vraagt. Ik zeg dus toe – dat staat straks ook in de Handelingen, dus

Netelenbos

daar kunt u mij aan houden – dat als u gelijk heeft, wij dat artikel zullen wijzigen. Je kunt in ieder geval geen dubbele opdracht geven, want dan krijg je een MER waar je niets mee kunt.

De heer **Van Walsem** (D66): De MER-commissie kan volgens u dus niet twee berekeningsmethoden tegelijk hanteren? Juridisch zou dat niet kunnen?

Minister **Netelenbos**: Neen, dat geeft juridisch complexiteiten. Het leidt ook niet tot een helder resultaat.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat eerste, dat het juridisch niet zou kunnen, vind ik het meest relevante. Je zou er natuurlijk ook van uit kunnen gaan – ik sta er niet alleen in – dat de uitkomsten van de door u voorgestelde methode niet die waarborgen geven die in de PKB staan. U deed zo-even een handreiking. Je zou het echter ook kunnen omdraaien, in de zin dat u mijn voorstel in de wet opneemt en u uw voorstel laat uitrekenen door het NLR.

Minister **Netelenbos**: Dat lijkt mij tamelijk ongewis. U denkt dat u een gelijkwaardige exercitie aan het ordenen bent, terwijl ik zeker weet dat u meer ruimte creëert voor de luchtvaart. Wat wij hier voorstellen, is niet iets waar wij nauwelijks over gedacht hebben. Er is drie jaar lang met Jan en alleman over gedacht. Er zijn vele opinies, maar op dit punt zijn wij nogal zeker. Ik doe u nu een voorstel. Als u dat toch nog niet goed genoeg vindt, ja, dan houdt het op. Ik maak het mijzelf namelijk niet erg gemakkelijk om dit voor te stellen, maar ik probeer u juist te helpen om voor dit wetsvoorstel te kunnen zijn.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat kan ik ook zeer waarderen, maar u zult mij niet euvel duiden dat ik het allemaal goed tot mij wil laten doordringen. Ik wil de beste waarborgen hebben voor die geloofwaardige vertaling. Bovendien staan er meerdere ondertekenaars onder het amendement, dus fatsoenshalve moet ik met hen eerst ook nog overleggen. U zegt dat er drie jaar is gerekend over dat wat u nu voorstelt in het wetsvoorstel. Echter, als u het NLR opdracht geeft om de methode die ik voorstel uit te

rekenen, is dat toch ook een volwaardig onderzoek?

Minister **Netelenbos**: Als ik een opdracht geef aan het NLR dan voert die deze uit, als ik daarvoor betaal. Zo werkt dat.

De heer **Van Walsem** (D66): Wat is dan het verschil met de door mij voorgestelde methode? Volgens mij is het wel degelijk mogelijk om mijn voorstel in de wet op te nemen.

Minister **Netelenbos**: Je kunt niet twee berekeningsuitgangspunten in een wet opnemen. De rechter zou dan uiteindelijk bepalen waar je uit kunt winkelen. Dat winkelen was nu juist het manco van de PKB, in de zin dat iedereen te pas en te onpas artikelen en onderdelen daarvan kon aanvechten, waarbij het er maar zeer van afhing hoe de rechter er uiteindelijk mee omging. Dat creëerde uitsluitend onzekerheid en leidde zeker niet tot een handhaafbaar systeem. Wij hebben nu gekozen voor een helder en handhaafbaar systeem en dat betekent dat je niet met twee systemen naast elkaar kunt werken. Dus heb je er één nodig. Hetgeen wij voorstellen, is onzes inziens gelijkwaardig. U zegt dat dit niet zo is. Welnu, dat zullen wij dan laten onderzoeken. Als u gelijk heeft, gaan wij dat veranderen. Maar in die volgorde. Wij gaan niet twee systemen opnemen in een wet zodat er toch geshopt kan worden naar believen.

De heer **Van Walsem** (D66): Kunt u ons dit voorstel voor morgen in een brief doen toekomen?

Minister **Netelenbos**: Ik zal het daarin net zo simpel weergeven als ik nu zeg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister doet een buitengewoon belangrijke toezegging. De heer Van Walsem heeft een uitdrukkelijk beroep op de PvdA gedaan om steun te verlenen aan zijn amendement. Ik heb gezegd, dit in welwillende overweging te zullen nemen. Nu de minister dit aanbod doet, doe ik een dringend beroep op de heer Van Walsem om een en ander mogelijk te maken. Op basis van dit voorstel van de minister heb ik geen inhoudelijke gronden meer om steun te verlenen aan zijn amendement. De minister

geeft een buitengewoon goed alternatief. De heer Van Walsem kan hiermee rekening houden bij het eventueel handhaven van zijn amendement.

De heer **Eurlings** (CDA): Ook ik heb voor een open benadering gekozen ten opzichte van het amendement van de heer Van Walsem. Gelet op het voorstel van de minister, trek ik dezelfde lijn als collega Van Gijzel.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het klinkt interessant, maar waarom wordt dit nu buiten de wet gehouden en wordt in februari een uitslag met de Kamer besproken? Waarom worden er in de wet toch niet twee systemen opgenomen? In het kader van de AMvB's kan er dan een keuze worden gemaakt.

Minister **Netelenbos**: Dat kan niet, omdat daarmee twee verschillende systemen in een wet worden ondergebracht. Bij juridische procedures is het onduidelijk hoe daarmee wordt omgegaan. Een les van de huidige PKB is wel dat wij niet de rechter moeten laten bepalen wat er met Schiphol gebeurt. Wij moeten dat zelf doen. Ik roep daar dringend toe op.

Voorzitter. Het amendement op stuk nr. 10 van de heer Rosenmöller is zojuist ingetrokken. Met het amendement op stuk nr. 11 van de heren Rosenmöller en Stellingwerf wordt beoogd "is gericht op een beschermingsniveau" te vervangen door "biedt een beschermingsniveau". Ik heb vorige week maandag al gezegd dat ik op zichzelf hiertegen geen bezwaar heb. Ik weet niet of de Kamer wil dat ik het overneem of dat zij erover wil stemmen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij zullen erover stemmen.

Minister **Netelenbos**: Ik laat het oordeel dus over aan de Kamer.

Het amendement op stuk nr. 13 is vervangen door het amendement op stuk nr. 47 en het amendement op stuk nr. 14 is vervangen door het amendement op stuk nr. 48. Het amendement op stuk nr. 15 is ingetrokken.

In het amendement op stuk nr. 16 van de heer Van Walsem wordt gesteld dat de luchthaven tijdelijk gesloten moet worden ingeval van herhaaldelijke of zeer omvangrijke

Netelenbos

overschrijdingen van de grenswaarden. Dit onderwerp is beter geregeld in artikel 28 van het wetsvoorstel dan in dit amendement. Ik heb de heer Van Walsem gevraagd, daar nog eens naar te kijken. Het sanctie-instrumentarium zoals opgenomen in het wetsvoorstel behelst boetes, lik-op-stuk, bestuurlijke boetes en sluiting. Het is niet helder, dit elders in de wet nogmaals te regelen. Ik verzoek de heer Van Walsem, dit amendement in te trekken.

Met het amendement op stuk nr. 21 van de heer Rosenmöller wordt beoogd, expliciet te verzekeren dat grenswaarden voor het totale volume geluid ook in de volgende besluiten worden opgenomen. Het TVG is al opgenomen in het overgangsartikel voor geluidbelasting, artikel XI. Op de voorgestelde plaats is dat onwenselijk, omdat daarmee het TVG eeuwigheidswaarde krijgt. Het eerste luchthavenindelingsbesluit valt volgend jaar. In 2005 wordt het indelingsbesluit herzien. Dat indelingsbesluit is hetzelfde of is beter, want het is mogelijk dat voortschrijdend inzicht leidt tot andere normen. Je moet jezelf die flexibiliteit verschaffen, maar die gaat dus altijd slechts één kant uit: de reikwijdte is gelijk of de reikwijdte is beter. Dat is in de hele systematiek van de wet een enorme sluis, een enorm "dubbelbesluit". Het valt mij op dat dit steeds niet wordt gezien. Ieder nieuw besluit is dus ofwel gelijk ofwel beter. Dat laat zich makkelijk beoordelen en dat is juridisch natuurlijk toetsbaar en in procedure te nemen. Het is dus niet nodig om een TVG eeuwigheidswaarde te geven voor zolang als de wet functioneert; de bedoeling is overigens dat de wet lang meegaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over dat laatste gaan wij niet twisten, maar wel over dat eerste. De controle op geluid vindt langs drie wegen plaats: het TVG, de vliegpaden en de punten. Voor de vliegpaden en de punten staat in artikel 8.15 van het wetsvoorstel wel degelijk dat op die punten een uitwerking moet plaatsvinden. Ik vind het daarom raar dat u nu zegt dat een van de drie manieren om het geluid te controleren, geen eeuwigheidswaarde heeft.

Minister **Netelenbos**: Dat hangt

samen met de kennis over geluid en over de manier waarop je geluidsvolumes meet, rekent of monitort; dat zijn allemaal verschillende systemen. De commissie-Berkhout heeft de belangrijke opdracht gekregen om dat verder te verfijnen. Mij valt op dat de heer Berkhout met het geluidlandschap in de weer is: hij maakt allemaal rasters en een geluidlandschap; dat is allemaal reuze ingewikkeld. Het zou dus kunnen zijn dat hij na verloop van tijd tot de conclusie komt dat een beter systeem denkbaar is dan het TVG dat bij de start van het systeem aan de orde is. U moet uzelf die flexibiliteit verschaffen. Het kan nooit slechter worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als het nooit slechter kan worden, hoeft het dus niet per se een TVG te zijn; wel moet het in ieder geval materieel beter zijn dan het TVG in het eerste besluit.

Minister **Netelenbos**: Ja, of het is hetzelfde. Als er immers niets beters is, blijft het dat TVG. Als er wel iets beters is, wordt het dus iets anders en beters; het kan natuurlijk ook nog dat het TVG wordt verbeterd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan is dat nu in de Handelingen vastgelegd.

Minister **Netelenbos**: Ik ontraad dus de aanneming van dit amendement, maar ik heb begrepen dat de heer Rosenmöller over het amendement wil nadenken.

Het amendement op stuk nr. 22 gaat over het volgende luchthavenindelingsbesluit en het feit dat er altijd een MER-plicht zou moeten zijn. Ook dat is te rigide; het loopt ook helemaal niet in de pas met de Wet milieubeheer, want daarin staat dat de gevallen waarin een MER moet worden gemaakt, vastgesteld worden in het Besluit MER. In het Besluit MER wordt vastgelegd of iets MER-plichtig is; daarover wordt natuurlijk gecommuniceerd met de Kamer. Ik heb de vorige keer al gezegd dat je bij partiële wijzigingen natuurlijk niet altijd een MER-procedure moet willen starten. Ook hier is het immers: gelijk of beter. Bij een gehele, intrinsieke wijziging is er natuurlijk sprake van een MER, maar het amendement is veel te rigide, want dan zou je voor iedere verbetering een MER-procedure

moeten starten. Dat zou ik heel inflexibel en niet erg verstandig vinden. Ik ontraad dus de aanneming van dit amendement.

Het amendement op stuk nr. 24 van de heer Rosenmöller gaat over het pas intrekken van de PKB wanneer deze wet definitief is en de besluiten op grond van de wet onherroepelijk zijn vastgesteld. Daarover heb ik de vorige keer al gezegd dat dit op zich logisch lijkt, maar niet logisch is. Over onherroepelijke besluiten kun je immers jarenlang in een juridisch proces terechtkomen, zeker als datgene gebeurt wat de heer Te Veldhuis wil, namelijk dat er met betrekking tot de AMvB drie gangen naar de burgerlijke rechter zijn. Dat betekent dat die besluiten misschien niet onherroepelijk zijn. Dan bestaan er twee systemen naast elkaar. Dan zou men selectief kunnen winkelen uit de PKB oude stijl of uit de nieuwe AMvB en dat is niet de bedoeling. Op het moment dat de wet en de AMvB gepubliceerd zijn, moet de PKB worden ingetrokken. Ik moet aanneming van dit amendement dan ook ontraden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit zijn geen zaken waarvoor wij de messen moeten slijpen. Het gaat erom dat wij voorkomen dat er een wettelijk vacuüm ontstaat. U zegt dat wij straks de kans lopen met een dubbelsysteem te werken, maar de vraag is of er geen vacuüm ontstaat door wat er nu in de wet is geregeld.

Minister **Netelenbos**: Dat kan niet. Op het moment dat de AMvB in het Staatsblad staat, is de AMvB een feit. Het onherroepelijk verklaren hangt af van procedures waarin je wellicht verzeild raakt en dan kan het jaren duren. Dat is het juridische verschil.

Voorzitter. Het amendement op stuk nr. 25 van de heer Rosenmöller gaat over het meest milieuvriendelijke alternatief. Ook anderen hebben daar al veel over gezegd. Wij zijn niet bezig geweest met een normale MER-procedure. Ook de MER-commissie heeft daar opmerkingen over gemaakt. Hier gaat hier eigenlijk om een partiële MER, omdat er sprake is van een gelijkwaardige omzetting van de huidige PKB in een nieuw systeem. Je hebt dus niet de vrijheid om daar weer van alles en nog wat over te vinden. Dat is op zichzelf wel een novum, maar dat is onderdeel geweest van de afspraken

Netelenbos

die wij in 1998 met de Kamer hebben gemaakt. Op basis daarvan hebben wij verder gewerkt. Het is dus niet mogelijk om de meest milieuvriendelijke variant uit te werken, want dat is geen gelijkwaardige omzetting. Ik moet aanneming van dit amendement dan ook ontraden.

Het amendement op stuk nr. 30 van de heer Te Veldhuis betreft het overgangsartikel XI over wijzigingen in de handhavingspunten. De handhavingspunten moeten in een woongebied liggen. Ik heb geen bezwaar tegen dit amendement omdat het onderstreept wat wij al doen. Ik laat het oordeel dan ook over aan de Kamer.

De heer **Van Walsem** (D66): Wordt met dit amendement niet uitgesloten dat er meetpunten boven een natuurgebied geïnstalleerd worden? Dat zou ik toch niet bij voorbaat willen uitsluiten.

Minister **Netelenbos**: Er staat ook "behoudens uitzonderingen". Ook in een stiltegebied kan dat dus gebeuren. Er verandert eigenlijk niets.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik denk dat u te gemakkelijk voorbijgaat aan de mogelijkheid dat een woongebied achter een weiland waar een meetpunt wordt opgeheven in een slechtere situatie komt te verkeren.

Minister **Netelenbos**: Ik ga nergens te gemakkelijk aan voorbij. Wij hebben kaarten meegestuurd en daarop is te zien dat de meetpunten voor de 35 Ke-contour oude stijl precies in de woonkernen liggen. Na ommekomst van de procedure van de commissie-Berkhout zullen monitoringspunten worden omgezet in andere punten: handhavingspunten, reken- of meetpunten. Het hangt ervan af wat wij daar uiteindelijk mee gaan doen. Die punten staan weer allemaal in de woonkernen. Een systeem dat een ring legt om Schiphol zegt ook heel veel over de tussenliggende punten. Er gebeurt niets onoverkomelijks, want er staat "behoudens uitzonderingen". Als wij iets willen neerzetten in een natuurgebied of een stiltegebied, dan behoort het tot de mogelijkheden. Dan moet het natuurlijk wel om een logische plek gaan. Ik laat het oordeel over dit

amendement dus aan de Kamer over.

De heer **Van Walsem** (D66): De minister gaf commentaar op mijn amendementen op de stukken nrs. 17 en 18 wat betreft de onherroepelijkheid. Zij zei dat het niet gewenst zou zijn, omdat het jarenlang kan duren. Die amendementen zijn gewijzigd en ze hebben nu stuk nr. 43 en stuk nr. 44 gekregen.

Minister **Netelenbos**: Daar kom ik nog over te spreken. Dat zijn hogere nummers.

Het amendement op stuk nr. 31 gaat over de mainport als zodanig. Ik heb vorige week al gezegd dat ik dit een goede aanvulling vind. Het amendement kan derhalve de steun van de regering krijgen.

Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 32, dat ertoe strekt in de considerans het begrip "gelijkwaardige overgang van het huidige naar het nieuwe stelsel" op te nemen als een extra slot in het wetsvoorstel. Dit is een goede toevoeging.

In de motie op stuk nr. 33 van de heer Van Gijzel wordt gevraagd de aanbevelingen van de heer In 't Veld automatisch op te nemen in het eerste luchthavenverkeersbesluit. De experts zeggen echter dat niet iedere aanbeveling kan worden overgenomen. Ik stel de heer Van Gijzel voor, nog eens schriftelijk uit te werken hoe die aanbevelingen moeten worden beoordeeld. Misschien wil hij die motie aanhouden, zodat wij er later nog eens afzonderlijk op kunnen terugkomen in het kader van de AMvB-procedure.

De motie op stuk nr. 34 gaat over de grenswaarden in het luchthavenverkeersbesluit en de gebruiksruimte. Gesteld wordt dat de Oostbaan meer gebruikt wordt dan is afgesproken met de gemeente Amsterdam en dat er bovendien geen handhavingspunt achter die baan staat. Over het amendement op dit punt kom ik straks nog te spreken. Wij menen dat de berekeningen met betrekking tot de handhaving uitwijzen dat de Oostbaan nog minder kan worden bevlogen dan 2%, omdat er al snel problemen ontstaan met betrekking tot die handhaving. Wel kan ik ter geruststelling van alle bewoners aldaar toezeggen dat er een extra handhavingspunt achter de Oostbaan komt. Ook op dit punt is een

amendement ingediend. De motie is dan niet nodig.

Tegen de motie op stuk nr. 35, die betrekking heeft op de TAEG-norm, heb ik grote bezwaren. Wij moeten kiezen voor een eenduidig systeem en willen echt langs de lijn van de commissie-Berkhout werken. Dat moeten wij vasthouden. Het is veel te ingewikkeld als telkens weer een ander systeem wordt geïntroduceerd. De heer Berkhout heeft met betrekking tot het geluidslandschap een opdracht gekregen tot 2005. Die periode is echt nodig voor alles wat zich achter de zone van 35 Ke bevindt. Wij hebben echt meer kennis nodig om daaraan een ander karakter te geven. Mijn oordeel geldt ook alle amendementen op dit punt. Zodra het technisch en juridisch verantwoord is, zullen wij op dit punt verdere stappen nemen, maar dat kan nu echt nog niet. Iedereen die zegt dat het wel kan, kan dat zeker niet onderbouwen. Wij willen een handhaafbaar systeem hebben zonder dat er dagelijks conflicten voor de rechter moeten worden uitgevochten. Daarom moet echt die procedure worden doorlopen. Pas na een jaar vliegen op de vijfde baan kunnen wij meer zeggen over het 20 Ke-gebied. Het is niet anders. Wij moeten het proces doorlopen en daar zijn wij allen telkens bij. Al het andere gaat te snel, is juridisch niet houdbaar en leidt tot een conflictrijke wet. U weet dat ik daar niet van houd. Dat leidt niet tot de benodigde kwaliteit van wetgeving. Deze opmerking geldt overigens ook voor de motie op stuk nr. 36.

Het amendement op stuk nr. 38 betreft het eerste luchthavenverkeersbesluit en het gebied buiten de 35 Ke. Daarvoor blijft gehandhaafd wat ik zo-even al zei. Ik ontraad dit amendement. Wij moeten echt de procedure van de commissie-Berkhout doorlopen. Het kan niet anders. U kunt namelijk niet aangeven dat iets handhaafbaar is, dat geluidssoorten zijn te onderscheiden enz. De bedoelingen zijn duidelijk, maar pas in 2005, in het tweede indelingsbesluit is daarover juridisch houdbaar meer te zeggen. Dan zullen wij verdere stappen moeten zetten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan wat in het amendement staat, niet vanaf 2005 worden ingevoerd? Ik heb nog niet het idee dat het tweede

Netelenbos

luchthavenverkeersbesluit in 2005 ingaat. Dat wordt waarschijnlijk later.

Minister **Netelenbos**: Allerlei amendementen richten zich op 2005. Het zal duidelijk zijn dat er in 2005 een nieuw luchthavenverkeersbesluit moet komen. Dat is onvermijdelijk, alleen al als wij kijken naar de discussie over veiligheidsrisico's, geluid, de werkzaamheden van de commissie-Berkhout enz. Dat zal zo ingrijpend zijn dat het naar mijn huidige waarneming ook MER-plichtig zal zijn. Kortom, wij gaan de hele procedure nog een keer door. Wij gaan nu natuurlijk niet iets regelen voor over vijf jaar. Dat zou ik een heel wonderbaarlijke manier van wetgeven vinden.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): In de wet staat een kanbepaling waar wij op aansluiten. Het is volgens mij wel degelijk mogelijk om op grond van berekeningen in het gebied tussen 35 en 20 Ke uit te gaan van dit systeem en dat via metingen in de loop der jaren te valideren. Op die manier moet het amendement volgens mij kunnen worden uitgevoerd.

Minister **Netelenbos**: Er staat geen kanbepaling in het amendement.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Neen, maar wel in de wet. Daar sluiten wij op aan met het woordje "mogelijk".

Minister **Netelenbos**: Neen, dit is een dwingend voorschrift. Wij hebben een opdracht gegeven voor onderzoek naar de systematiek en de juridische houdbaarheid daarvan. De heer Berkhout is het volstrekt met ons eens dat het op dit moment nog niet kan. Hij moet dat uitwerken. Wij hebben al een- en andermaal gezegd dat wij het in 2005 gaan doen. Die toezegging staat in de Handelingen. Het zojuist besproken amendement van de heer Van Gijzel richt zich ook op 2005. De gedachte dat in 2005 geen nieuw indelingsbesluit wordt vastgesteld, kan dus niet aan de orde zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is het juist dat in artikel XI – ik meen onder 2b – staat dat het niet mogelijk is om andere handhavingspunten te hebben dat alleen op of rond de 35 Ke-contour? Zit er iets in de wet of in de overgangsbepaling dat verhindert

om te handhaven buiten de 35 Ke? Dit staat los van de vraag of het überhaupt kan. Lees ik het goed dat het helemaal niet mag?

Minister **Netelenbos**: Neen, dat leest u niet goed.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als er dus iets kan buiten de 35 Ke, wordt dat niet verboden door de wet of de overgangsbepaling?

Minister **Netelenbos**: Neen, dan zou ik iets toezeggen wat in 2005 niet mogelijk is. Op dit moment kan juridisch niet houdbaar worden geregeld dat binnen de 20 Ke-zone op 20 Ke gehandhaafd wordt. Op 35 Ke kan ook technisch worden gehandhaafd vanwege het geluidsvolume, maar zodra het geluid vermindert, ontstaat er een probleem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hierop kom ik bij het amendement op stuk nr. 54 terug. Mij is het nu duidelijk dat er geen juridische belemmering in het huidige wetsvoorstel en de nota van wijziging staat, maar dat het meer gaat om de techniek en de politieke wil.

Minister **Netelenbos**: Als u straks bij de algemene maatregel van bestuur voorstellen wilt indienen, kan ik niet met dit artikel in de hand zeggen dat dit niet mogelijk is.

Op stuk nr. 39 is een gewijzigd amendement ingediend dat gaat over de gezagvoerder die van de regels afwijkt omdat hij dit "nodig" vindt. In het oorspronkelijke amendement was sprake van "wenselijk", maar wij meenden dat dit "dringend noodzakelijk" moet zijn. Wij zijn het eens met de strekking. Een gezagvoerder moet altijd kunnen afwijken van de voorschriften. Wel moet hij zich altijd hiervoor achteraf verantwoorden. Nu kan ik wel iets nodig vinden, maar of dit uiteindelijk geaccepteerd wordt, is vers twee. Waarom kan er niet "noodzakelijk" staan?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik wil de vraag omkeren. Wat is ertegen als er staat dat de gezagvoerder het nodig acht uit veiligheidsoverwegingen? In de toelichting op het amendement staat zelfs dat hij achteraf verantwoording moet afleggen als hij is afgeweken van een normale aan- of

uitvliegroute. Ik snap niet waarom de minister problemen heeft met het woord "nodig" als het woord "noodzakelijk" op basis van de inschatting van de gezagvoerder uit veiligheidsoverwegingen wél kan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Waarom hebt u dan het amendement ingediend?

De heer **Eurlings** (CDA): Omdat er "dringend noodzakelijk" stond.

Minister **Netelenbos**: "Dringend noodzakelijk" is iets normatief. Dit vraagt om een afweging op een moment waarop daar geen tijd voor is. Is iets noodzakelijk of dringend noodzakelijk? Daar kun je een heel dispuut over opzetten. Nu men het woord "dringend" niet wil, begrijp ik niet waarom er niet "noodzakelijk" mag staan en waarom er "nodig" moet staan.

De heer **Eurlings** (CDA): Het verschil is vrij simpel. "Noodzakelijk" heeft iets van een onomstotelijke bewijsbaarheid in zich, terwijl op basis van inschattingen van de gezagvoerder op dat moment het om veiligheidsoverwegingen "nodig" kan zijn dat hij iets onderneemt. Hierover moet hij achteraf verantwoording afleggen. Ik snap de koudwatervrees van de minister voor dat woord "nodig" niet als het duidelijk is dat veiligheidsoverwegingen vooropstaan en dat na afloop verantwoording moet worden afgelegd.

Minister **Netelenbos**: Het is noodzakelijk vanwege de veiligheid. De gezagvoerder moet zich voor die noodzaak verantwoorden. Als hij dit niet kan doen, wordt een lik-op-stukbeleid gehanteerd en als hij dit wel kan, volgt een generaal pardon. Het woord "nodig" vind ik in dezen wat slonzig.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zie dat verschil niet. Wij vonden het juist nodig dat het woord "nodig" de gezagvoerder een betere afwijking geeft. Ik vraag de minister of zij, mede gelet op de discussie van verleden week, kan aangeven hoe daarmee bij andere luchthavens wordt omgegaan. Het gaat om de gradatie waarin dat straks wordt toegestaan.

Minister **Netelenbos**: Als straks mijn

Netelenbos

inspecteur langskomt en constateert dat ik mij niet aan de regels heb gehouden, zal hij vragen wat de noodzaak daartoe was. Wij spreken hier toch altijd over nut en noodzaak! Dit heeft ook te maken met de bewijslast! Je moet aantonen dat je iets verantwoord hebt gedaan.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij hebben de Van Dale even erbij gehaald. Noodzakelijk betekent dringend nodig.

Minister **Netelenbos**: Is hier ergens een Van Dale?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Zo'n vreselijk groot verschil zit er niet. Wij komen nu een beetje in semantiek terecht. Zoals mede-indiener Eurlings reeds zei, er moet een relatie bestaan tot de veiligheid. Normaal houdt een gezagvoerder zich aan de voorgescreven in- en uitvliegroutes. In verband met omstandigheden zoals die zijn aangegeven – onweer, zwermen vogels of vergelijkbare overwegingen met betrekking tot de veiligheid – moet hij kunnen afwijken van de normale aan- of uitvliegroute. Hij moet daarover echter wel verantwoording afleggen.

De minister mag mij wel geloven. Ik heb het in Van Dale nagekeken. Het is mogelijk dat de editie verschillend is. Maar hoe dan ook "nodig" is duidelijk gekoppeld aan de veiligheid. Waarom doet de minister dan zo moeilijk?

Minister **Netelenbos**: In de Van Dale staat bij noodzaak: volstrekt nodig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Noodzakelijk betekent naar mijn mening dat het een onvoorwaardelijke voorwaarde is om tot een goede afhandeling van de veiligheid te komen. Dat drukt noodzakelijkheid uit en dat is iets anders dan nodig. Het is winst van deze gedachte-wisseling dat wij kunnen vaststellen dat "dringend" niets toevoegt aan "noodzakelijk". Het kan immers ook niet dringend en toch noodzakelijk zijn en dan zou ik ook willen dat men afwijkt van de vluchtroute. Ik acht het woord "noodzakelijk" voldoende.

Minister **Netelenbos**: Er staat hier: als iets noodzakelijk is, is het onvermijdelijk. Dat is toch wat wij bedoelen? Om reden van veiligheid is het noodzakelijk!

De **voorzitter**: Het boek is dicht en wij gaan gewoon door!

Minister **Netelenbos**: Ik snap niet waarom wij daarover een probleem moeten hebben. Ik vind het woord "nodig" niet zo fraai in een wet.

Het amendement op stuk nr. 43 van de heer Van Walsem is niet helemaal noodzakelijk maar er bestaat ook geen bezwaar tegen. Ik laat het oordeel over aan de Kamer. Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 44. De heer Pronk zal ingaan op het amendement op stuk nr. 45.

Het amendement op stuk nr. 46 van de heer Stellingwerf en de heer Rosenmöller betreft het vliegen op een minimumvlieghoogte van meer dan 2 kilometer op een afstand van meer dan 40 kilometer van de luchthaven. Dit amendement moet ik zeer ontraden. Er zijn internationale voorschriften voor stijgend vliegverkeer, onder andere voor een stijgingspercentage van minimaal 3,3%. Dat leidt tot een vlieghoogte van minimaal circa 1500 meter op ongeveer 40 kilometer afstand van de luchthaven. In de praktijk bevindt zich het verkeer op 25 kilometer afstand al vaak op een hoogte van 2 kilometer. Een wettelijk voorschrift geeft spanning met de internationale voorschriften en dat kan niet.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Wat betekent dan de brief van de minister waarmee zij reageert op een eerdere motie van mijn kant? Daarin wordt aangegeven dat er technisch gezien wel degelijk mogelijkheden zijn. Dat heeft ons ertoe gebracht dit in de wet te willen vastleggen.

Minister **Netelenbos**: U moet zich ook aan internationale voorschriften houden. De ICAO-voorschriften gelden ook voor Nederland en ook voor de heer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat begrijp ik ook wel. Maar u heeft toen een signaal afgegeven in uw brief in reactie op de motie dat er toch meer mogelijk was dan er op dit moment werd gehanteerd. Ik ben er nu een beetje door overvallen dat het volgens de minister allemaal nog niet kan. Bent u in ieder geval bereid om te proberen datgene wat in de motie stond over minimale vlieghoogtes op bepaalde afstanden in

internationaal kader geregeld te krijgen?

Minister **Netelenbos**: Het is de vraag of dat altijd verstandig is. Ik heb mij laten uitleggen dat de startprocedures op Schiphol anders zijn dan een aantal jaren geleden. In 1998 zijn ze veranderd. Men zit sneller op een bepaalde hoogte en gaat pas horizontaal vliegen nadat men zeer sterk is gestegen. Als gevolg daarvan wordt er binnen de 35 Ke-contour meer geluid geproduceerd. De bewoners dichtbij de luchthaven hebben daardoor meer last, terwijl de bewoners verder van de luchthaven minder last hebben. Dat doet men ook om de capaciteit te vergroten, maar er zit een grens aan. Binnen die 35 Ke-contour wonen immers ook mensen. Het is de vraag of dat altijd verantwoord moet doorgaan. U weet het allemaal, maar ik niet. Het gaat veel te ver om iets dergelijks in de wet op te nemen. Bovendien zijn er allerlei internationale voorschriften waaraan men zich mag houden als men daarvoor kiest. Niet iedere vlieger kan dat, zo heb ik mij laten vertellen; ik durf niet meer sinds de opmerkingen in De Telegraaf namens het gilde. Die doet dat dan weer anders.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik heb het gevoel dat er enige mate van vrijblijvendheid is: geef ons maar de ruimte, dan kunnen wij altijd kiezen. Ik vraag de minister om er in de aanloop naar de AMvB's bij ons op terug te komen aan de hand van een brief of wat dan ook. Ik denk dat de discussie over de vlieghoogtes moet voortgaan.

Minister **Netelenbos**: Daar verheug ik mij dan op.

Het amendement op stuk nr. 47 van de heer Van Walsem gaat over het buitengebied. Ik wil aanvaarding van dat amendement uiteraard ontraden. Overigens bevroeg de heer Rosenmöller mij zojuist over het eerste luchthavenverkeersbesluit in verband met de handhavingspunten. Ik heb hem fout beantwoord. In het eerste indelingsbesluit kan het niet, in het tweede wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij komen straks met de minister van VROM nog terug op de maximale waarde en punt K. Dat kan eigenlijk niet via deze methodiek, wat toch een slechte zaak zou zijn. Maar

Netelenbos

het laat onverlet wat in de amendementering staat over de 35 Ke-zone en de 20 Ke-zone. In het tweede besluit kan het wel. De minister zegt dat er in eerste instantie vooral een technische complicatie is – je kunt daarover discussiëren, maar laten wij even aannemen dat zij gelijk heeft – om dat buiten de 35 Ke-zone te handhaven op de wijze waarop dat in amendementen is geregeld. De minister zegt: wij hebben een jaar ervaring nodig met het vliegen op de vijfde baan; dan kunnen wij het wel doen. De vraag is vervolgens relevant of zij het dan ook wil. Het mag bij een ander amendement, maar het is heel belangrijk, in ieder geval voor mijzelf, om dat zeker te stellen.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben niet voor niets een opdracht gegeven aan de commissie-Berkhout om dat verder uit te werken. De commissie maakt onderscheid tussen verschillende punten: handhavingpunten, monitoringspunten, meetpunten, rekenpunten en meetrekenpunten. Om het geluidslandschap dat men heeft uitgedacht te kunnen overzien en om te weten wat er allemaal gebeurt, met name met het uitwaaien van geluid, heeft men een systeem voor ogen waarin verschillende punten komen. Het antwoord op de vraag of iets een handhavingpunt, een meetpunt, een rekenpunt of meetrekenpunt wordt, moet door de commissie gegeven worden. De commissie heeft dan ook de opdracht gekregen om een juridisch houdbaar systeem uit te werken, waarbij wordt uitgegaan van het begrip "gelijkwaardig" en op basis waarvan wij ook buiten de 35 Ke het een en ander kunnen doen. Volgens de commissie is het nu echter niet mogelijk. Er zijn weliswaar externe deskundigen die wat anders beweren, maar die hebben wel eens een andere agenda.

Het amendement op stuk nr. 48 betreft de inspectie voor verkeer en waterstaat. Ik heb op dit punt een nota van wijziging ingediend als gevolg waarvan het werk na vijf jaar geëvalueerd kan worden. Men moet mij geloven dat deze minister zeer gemotiveerd is, waar het gaat om de handhaving. Er zijn beschouwingen gehouden over gedogen, maar er wordt al twee jaar lang niet meer gedoogd. Vorig jaar zijn er boetes uitgedeeld. Nu hebben wij nog twee weken te gaan, voordat het

gebruiksjaar om is, maar er is nog geen sprake van overschrijdingen en zelfs niet van dreigende overschrijdingen. Het gaat dus heel goed. Uit het feit dat ik het gebruiksplan niet heb willen goedkeuren, kan de Kamer opmaken dat de minister van VROM en ik absoluut niet van plan zijn om te gedogen. Bovendien zijn de inspecteurs onafhankelijk en die weten dus al helemaal niet wat het woord "gedogen" betekent. In het verlengde hiervan ontraad ik ook de aanvaarding van de amendementen op de stukken nrs. 50 en 51.

Het amendement op stuk nr. 54 gaat over mensen die last hebben van slaapstoornissen, en het doen afnemen van geluid in de nacht. In reactie op een opmerking hierover van de heer Van Walssem heb ik al gezegd dat uitsluitend de percentages voor verbetering in de wet kunnen worden vastgelegd en niet de hele beschouwing over de contouren. Ik heb de Kamer de vorige keer aangeboden om haar op dit punt technische assistentie te verlenen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waarom kunnen alleen de percentages in de wet opgenomen worden?

Minister **Netelenbos**: Dat heeft te maken met de discussie over 20 Ke en 35 Ke en de complexiteit van een en ander. Als het gaat om die 50% en die 70%, kunnen wij het wel regelen. Als het evenwel om meer gaat, wordt het te ingewikkeld en kan het niet. De aanvaarding van het amendement ontraad ik dus. Als de Kamer er trouwens echt behoefte aan heeft, wil ik hier zelf wel een voorstel voordoen

Het amendement van de heer Stellingwerf op stuk nr. 55 betreft het TVG. Ik ontraad aanvaarding ervan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op het vorige punt. Aangezien u terzake een suggestie deed, wil ik weten of een en ander wellicht al uitgewerkt is, zoals dat ook is gebeurd voor het amendement van collega Van Gijzel.

Minister **Netelenbos**: Daarvoor is dit amendement te laat ingediend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan daar misschien nog aan gewerkt worden?

Minister **Netelenbos**: Ja.

Het amendement van de heer Stellingwerf op stuk nr. 56...

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U hebt gezegd dat u aanvaarding van mijn amendement op stuk nr. 55 ontraadt, maar ik hoor nog graag waarom. De vierde nota van wijziging heeft hier weliswaar betrekking op, maar er wordt niet gemotiveerd waarom die nota van wijziging doorgevoerd moet worden.

Minister **Netelenbos**: Dat leidt namelijk tot ongelijkwaardigheid bij de omzetting van de PKB. Wanneer met één scenario voor etmaal en nacht wordt gewerkt, verliest de sector meer dan de helft van de ruimte. Er liggen dan slechts 4600 woningen binnen de 26 dB(A)_{L_{Aeq}}.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Mijn informatie is nu juist dat, doordat u met de nota van wijziging komt, er veel meer vluchten mogelijk worden, zonder dat de grens van 10.100 woningen wordt overschreden. Ik denk dat dat een onwenselijke situatie is.

Minister **Netelenbos**: Daar snap ik helemaal niets van. Nu gaan we van 15.100 naar 10.100, en dat vindt u niet wenselijk. Dat is toch een enorme verbetering? Uw probleem is dat het vliegen als zodanig iets ongemakkelijks heeft. U heeft daar een ongemakkelijke relatie mee. Maar de bedoeling is dat mensen minder hinder hebben, wat wij hiermee realiseren.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik kwam tot de conclusie dat de vierde nota van wijziging juist tot meer ruimte leidt voor aanzienlijk meer vluchten, zonder dat dit tot meer hinder leidt. Die nota biedt een opening om veel meer vluchten toe te staan, wat een verkeerd signaal is.

Minister **Netelenbos**: Maar de vluchten moeten toch worden afgewikkeld binnen de afgesproken normen? Hoe meer de sector presteert met betrekking tot geluidsarme vliegtuigen, des te meer kunnen ze vliegen. Daar zit toch ook een incentive in? Het gaat toch om de woningen die bij de omzetting belast worden? Dat ligt toch vast in de eerste omzetting? Dat zullen we toch in de MER moeten aantonen?

De heer **Stellingwerf** (Christen-

Netelenbos

Unie): Ja, ik hoop dat dat gebeurt. Het nachtsценario en het etmaal-scenario zijn losgekoppeld, waardoor tussen zes en zeven uur 's morgens een aanzienlijk grotere ruimte ontstaat om vluchten te genereren, die dan niet van invloed zijn op de woningen die worden vrijgesteld. Dat is het verkeerde signaal dat uitgaat van de nota van wijziging, dat ik hierbij wil herstellen.

Minister **Netelenbos**: In de concept-MER gaat het om zo'n 7000 woningen in de nacht, terwijl het er maximaal 10.100 mogen zijn. Als het amendement van de heer Stellingwerf wordt opgevolgd, worden dat er 4600, wat geen gelijkwaardige omzetting is.

Het amendement op stuk nr. 56 van de heer Stellingwerf gaat over de formulering met betrekking tot de handhaving. Je kunt niet per maand handhaven, wat onder andere heeft te maken met de problematiek van de slots. Die worden voor een half jaar uitgezet, waarop je allerlei beleid uitzet. De heer Stellingwerf gaat ervan uit dat er iedere maand andere gedachten zijn. Dat kan niet functioneren en is helemaal in strijd met hoe we nu werken. Er is geen enkele aanleiding dat te veranderen.

Het amendement op stuk nr. 57 van de heer Stellingwerf gaat over het gebruik van de vijfde baan en de Zwanenburgbaan. Dit amendement leidt tot een eeuwig handhavingspunt in de wet. Dat moeten we niet doen; dat punt moet worden geregeld in het besluit. Ik ontraad dit amendement derhalve.

Voor het amendement op stuk nr. 58 geldt hetzelfde.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U zegt over het amendement op stuk nr. 57 dat dat niet in de wet moet gebeuren, maar in het besluit. Bent u bereid deze amendementen mee te nemen en in het besluit op te nemen?

Minister **Netelenbos**: Maar de discussie over het besluit wordt toch nog gevoerd?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Als u deze wens ziet, waaraan goede argumenten ten grondslag liggen, kunt u die wens toch meenemen naar de voorbereiding van het besluit?

Minister **Netelenbos**: Wij zullen de

discussie straks heel precies en fatsoenlijk voeren. Ik ga niet "in the blind" een uitspraak doen.

Het amendement op stuk nr. 59 gaat over de Oostbaan en het handhavingspunt. Het amendement is niet helemaal juist; ik zal ervoor zorgen dat er een andere tekst komt.

Over het amendement op stuk nr. 60 heb ik in feite al gesproken. Dat strekt ertoe dat 30 leden van het parlement kunnen besluiten om bij wet een AMvB te wijzigen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik denk dat de minister dat amendement dan toch verkeerd begrepen heeft. Het gaat er niet om dat 30 leden van de Kamer een amendement zouden kunnen wijzigen. Dat zou al helemaal niet kunnen.

Minister **Netelenbos**: Ik vatte het wellicht iets te kort door de bocht samen. Het ging erom dat 30 leden van de Kamer konden beslissen dat iets bij wet moest worden geregeld.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik had wel begrepen dat u dat niet wil.

Minister **Netelenbos**: Inderdaad.

Vervolgens wil ik nog ingaan op de opmerking van de heer Van den Berg over de geluidsisolatie. De woningen moeten worden geïsoleerd voordat de vijfde baan in gebruik wordt genomen. Dat betekent dat wij nog met een enorm programma bezig zijn. De kosten zijn veel hoger dan geraamd en de sector zal die dienen op te brengen. Ik heb een voorstel gedaan dat overigens afgelopen vrijdag in het kabinet is besproken, om te bekijken of wij dat kunnen voorschieten zodat de sector het binnen een aantal jaren kan terugbetalen. Of de KLM en andere luchtvaartmaatschappijen in Nederland dat een goede gedachte vinden, weet ik nog niet. Maar daar kunnen wij over praten. Anders moeten ze in een korte tijd dat bedrag opbrengen.

De heer Van Gijzel heeft nog gesproken over noise-mapping en het transitie-model. De discussie daarover wordt uiteraard gevoerd, ook in Europees verband. Met betrekking tot het algemeen geluidsbeleid wordt er over gesproken dat er contouren zouden moeten worden aangegeven met betrekking tot geluidsbronnen. Dat

geldt voor wegen, spoorwegen en luchthavens. Feitelijk doen wij dat dus ook al. Wij leggen namelijk ook contouren en zones om de luchthavens heen. Ik verwacht niet dat dit leidt tot problemen. De regulering wat dat betreft is op Schiphol de meest strenge van de wereld. Het is overigens absoluut nog niet te overzien wanneer genoemde discussie zal zijn afgerond.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Stel dat er maar 6000 woningen belast worden en je daarmee het muurtje rond de 58 L_{den} zou willen verplaatsen omdat je goed gedrag van de luchtvaartmaatschappij wilt belonen, dan is het wel de vraag hoe je dat doet. En daar voorziet het huidige model niet in. Dat muurtje blijft namelijk gewoon staan. Goed gedrag moet beloond kunnen worden, in de zin dat men meer zou kunnen vliegen.

Minister **Netelenbos**: Op zichzelf is dat zo. De verdeling van de winst is een discussie die van geval tot geval kan worden gevoerd. In het voorstel staat namelijk: het is óf gelijk óf een verbetering. Het kan dus niet gaan om een verslechtering. Dat is het principe van het voorstel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je moet het dan toch wel refereren aan het aantal woningen of het aantal mensen. Het moet ergens beter of slechter mee zijn.

Minister **Netelenbos**: Met het besluit van dat moment.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat besluit van dat moment was gebaseerd op 10.000 woningen binnen de 58 L_{den}. Als je die 10.000 woningen niet meer hebt, heb je geen referentie meer.

Minister **Netelenbos**: Je referenties zijn in feite je normen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat waren die 10.000 woningen in relatie tot die 58 L_{den}.

Minister **Netelenbos**: Dat zijn de normen die je hebt uitgewerkt in de AMvB. Het lijkt mij beter dat wij die discussie hervatten wanneer wij praten over die AMvB.

Het punt van de handhaving waarover met name de heer Rosenmöller een opmerking heeft

Netelenbos

gemaakt, komt in het luchthaven-indelingsbesluit aan de orde. Het handhavingspunt staat niet in de wet. Dat is de systematiek. Waar het gaat om de ruimte is er rekening gehouden met minder dan 2%. Wanneer men meer dan 2% zou gaan vliegen op de Oostbaan, dan vliegt men onmiddellijk uit de ruimte die er is. Er komt daar een handhavingspunt om dat allemaal goed te bewaken, hetgeen ook in het luchthavenverkeersbesluit wordt opgenomen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die zich eerder op deze avond al zo verdienstelijk heeft gemaakt met het opzoeken van woorden in het woordenboek voor de minister van Verkeer en Waterstaat. Wellicht wil zij dat op haar beurt voor deze minister doen.



Minister **Pronk**: Voorzitter. Wij helpen elkaar heel graag, met name wanneer het om taal gaat en soms ook wanneer de politiek in het geding is. Dat is vandaag beide het geval. Eigenlijk heeft mijn collega bijna alle vragen al beantwoord. Ik kan mij beperken tot enige opmerkingen.

Mijn eerste opmerking is van politieke aard, ook omdat er in dit stadium van de behandeling van het wetsvoorstel met name door de kleinere fracties, maar zeker niet de minste volksvertegenwoordigers, nog enige politieke opmerkingen zijn gemaakt. Ik stel vast dat ons beider streven erop is gericht om een systeem tot stand te brengen waarin de door de medewetgevers vastgestelde doeleinden zullen worden gehaald en niet worden overschreden. Wij willen gezamenlijk breken met het verleden.

Wij hebben geen kansen gemist, maar juist gegrepen met een nieuw systeem dat bestaat uit twee hoofdelementen: een nieuwe beheersmatige ordening en een aantal nieuwe maatstaven die gelijkwaardig worden ingevuld in relatie tot wat destijds gold. Wij grijpen die kansen om daarmee een doelstelling te formuleren waarvan niet meer kan en mag worden afgeweken. De woorden "fair play" zijn, terugkijkend, gevallen. Ook wij hebben teruggekeken naar de

periode die uitvoerig is bediscussieerd in dit huis voordat wij beiden dit beleid tot onze verantwoordelijkheid in directe zin formuleerden. Wij wilden een dergelijke situatie niet meer tot onze verantwoordelijkheid rekenen. Er komt nu iets waarvan niet meer kan worden afgeweken. Er zal niet worden gedoogd. De voorafschaduwung daarvan is in het beleid van de afgelopen paar jaar duidelijk tot uitdrukking gekomen.

De heer Van Bommel suggereerde dat het doel de groei van het luchtverkeer is. Voor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is dat niet het doel. Wij hebben elkaar op een ander doel gevonden, namelijk de handhaving van de leefkwaliteit, tot uitdrukking komend in een aantal normen, in de omgeving van de luchthaven. Als zij op basis van door ons gestelde normen ook kan leiden tot de groei van het luchtverkeer, bijvoorbeeld ten gevolge van technologische ontwikkelingen, zal dat door sommigen worden toegejuicht en anderen zullen van mening zijn dat dit mooi is meegenomen. Dat laatste geldt voor mij. Het gaat mij om handhaving van de kwaliteit van de leefomgeving en niet – op dat punt scheiden onze wegen, zo zeg ik tegen de heer Van Bommel – om bewust te streven naar een verbetering ervan. Dat kan een doel zijn, maar dat was het niet. Wij weten dat van elkaar. Dit is ook vastgelegd in de nota's waarover uitvoerig met dit huis is gediscussieerd, voorafgaande aan het wetsvoorstel. Dat was niet alleen een wens van het kabinet, maar ook van de meerderheid van de Kamer; dat gaan wij met dit wetsvoorstel vertalen. Betekent dit dat iedere kans wordt gemist om te komen tot verbeteringen? Nee, volstrekt niet, maar ik heb geprobeerd aan te geven dat dat zeker op een aantal punten het geval is. Op één punt is dat bepaald niet het geval, maar dat was al eerder geëcarteerd en het is ook nu weer genoemd: de CO₂-uitstoot. Dat is een ander traject. Reken maar dat ook dat traject wordt bewandeld, maar dat is niet alleen door ons, met betrekking tot deze luchthaven, te bewandelen; daarover zul je werkelijk een aantal gezamenlijke afspraken met andere landen moeten maken.

De geur is het tweede element. Sommige geachte afgevaardigden hebben wederom gevraagd om een

geurnorm. Geur is niet objectieverbaar vast te leggen in een criterium. Dat weten wij uit de discussie, ook met deze Kamer, over de stank op het platteland ten gevolge van agrarische productiemethoden. Wij weten het ook uit de discussie met deze Kamer over de stank rond de grote stortplaatsen. Op beide terreinen spreken wij van een stank- of geurbeleid. Wij hebben daarbij gezamenlijk besloten dat wij decentraliseren en dat wij dit een onderdeel laten zijn van een afwegingsproces in de leefomgeving zelf, omdat het niet makkelijk objectieverbaar is. Daarom hebben wij in Sliedrecht voor het instrument van de snuffelaars, professionele ruikers, gekozen. Zij lopen daar rond en hebben de opdracht om op een gegeven moment gezamenlijk te zeggen: dit loopt de neusgaten uit; dan moet er iets gebeuren. Dat is een vorm van objectiveren waarmee wij onszelf misschien een beetje voor de gek houden, maar je kunt dit niet op een andere manier doen, want geur is niet te meten aan de hand van een gestandaardiseerd instrument. Daar heb je dus instrumenten voor nodig. Wij kunnen onmogelijk professionele snuffelaars laten rondlopen in het desbetreffende gebied. Daarom hebben wij in het wetsvoorstel opgenomen dat er maatregelen zullen komen waarvan vast staat dat er, als zij worden genomen, minder eenheden worden geëmitteerd waarvan je mag aannemen dat zij een voor velen onaangename geur verspreiden. Die maatregelen zijn opgenomen in het luchthavenverkeersbesluit, dat de Kamer in conceptvorm bekend is. Daarbij gaat het ten eerste om taxiën op minder motoren; dat is objectieverbaar en kwantificeerbaar en dat heeft dus op basis van de desbetreffende zeer aannemelijke veronderstelling dat effect. Ten tweede gaat het om vermindering van het gebruik van de auxiliary power unit; idem dito. Ten derde gaat het, heel direct, om een verlaging van het zwavelgehalte in de kerosine. Al die drie maatregelen leiden samen tot minder stank.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): In de landbouw wordt wel degelijk een harde grens getrokken van 50 meter. Dat is blijkbaar wel geobjectiveerd; waarom is dat hier dan niet gebeurd?

Pronk

Minister **Pronk**: Dat klopt: je objectieveert het instrument, de afstand, maar niet het criterium geur, het subjectief. Dat is precies wat wij ook doen; taxiën op minder motoren is bijvoorbeeld exact hetzelfde. Je maakt niet de output, maar de input onderwerp van een gekwantificeerde norm: taxiën op minder motoren, een kortere of langere afstand, een lager zwavelgehalte. Je gaat immers uit van een relatie tussen de kwantificering van de input en de subjectieve, geëmitteerde output. Dat vind ik pragmatisch en op die manier hebben wij een beter handhaafbare, want beter meetbare norm dan bijvoorbeeld bij het aantal geur-eenheden per kubieke meter; wat is dat? Dat is niet meetbaar en niet handhaafbaar en je zult dus op de een of andere manier moeten gedogen. Dit hoeft je niet te gedogen, want je meet het precies als je het eenmaal hebt vastgelegd. Ik ben ervan overtuigd dat dit zal kunnen leiden tot een verbetering van de situatie. Ook wat geluid betreft is de situatie verbeterd. Het is gekwantificeerd, niet alleen doordat het aantal personen binnen de 35 Ke-zone dat last heeft van het geluid, minder is geworden, maar ook doordat voor het gebied daarbuiten bepaalde instrumenten worden ingebouwd. Wij hebben goed geluisterd naar de Kamer. Er komen eerst meetpunten en daarna handhavingspunten, waarbij wordt uitgegaan van een goed meetbare en handhaafbare norm. Ook daar zal de situatie dus kunnen verbeteren.

Ik zit alleen met een probleem. Dan heb ik het over het amendement. Ik zal dadelijk ingaan op de laatste twee kwaliteitsaspecten, te weten de luchtkwaliteit en het risico. Het probleem is de norm op het punt K binnen de 35 Ke-zone. Ik heb al aangegeven dat dit lastig is, omdat het gaat om één concreet punt binnen die contour. Ik zou het prettig vinden om daarvoor zo'n specifiek plafond vast te stellen, maar je moet jezelf niet voor de gek houden. Het gaat uiteindelijk om de handhaving van de 35 Ke-zone en de handhaving van de geluidsnormen daarbuiten via dat nader vast te stellen systeem van punten. Dat doe je door bewegingen te organiseren met effecten binnen de 35 Ke-zone. Het regelen van één extra plafond binnen die zone zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor andere punten. Dat is het gevolg van bewegingen die je als vergunning-

houder organiseert om de 35 Ke-zone en de geluidsoverlast daarbuiten te handhaven en te minimaliseren.

Dat betekent bijvoorbeeld dat je het zo organiseert dat je de starts anders laat uitvoeren. Het is iedereen wel opgevallen dat er steiler wordt gestart. Er is bewust gekozen voor sneller klimmen om de geluidsoverlast op wat grotere afstand van de luchthaven te beperken. Dat is nuttig, want op grotere afstand wonen meer geluidgehinderden. Als je steiler klimt om de geluidsoverlast op grotere afstand voor een groot aantal mensen te verminderen, dan betekent het dat je een grotere stijgingshoek hebt. Daardoor blijven de geluidseffecten beperkt tot een kleiner gebied, maar worden ze wel intenser. Dat heeft dus consequenties voor dat gebied. Je kunt niet alles tegelijkertijd verwezenlijken. Juist om dit te verwezenlijken is er de vrijheid binnen de 35 Ke-zone. Het punt K is een nogal druk kruispunt. Dat heeft te maken met de verschillende routes. Het verleggen van die routes betekent het verleggen van het punt K en het is zeer de vraag of dat punt dan buiten de bebouwing komt te liggen. Als dat niet het geval is, heb je geen winst geboekt. Dat neemt niet weg dat het punt K een zekere geschiedenis heeft. Ik wil mij niet voor een gat laten vangen en daarom zullen wij de geluidbelasting in de desbetreffende woongebieden nauwgezet monitoren. Wij willen weten hoe de geluidbelasting zich in die gebieden bij een vijfbanenstelsel ontwikkelt. Ik kan natuurlijk geen garanties geven, maar het is wel een inspanningsverplichting. Als de monitoring ongunstig uitpakt, moeten wij ons beraden op de vraag of er iets aan te doen is. Met het onderzoek terzake zal binnen afzienbare tijd worden begonnen. De Kamer zal hierover op de hoogte worden gehouden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister zal niet verbaasd zijn dat dit antwoord mij wat teleurstelt. Ik meen dat het vorige week maandag als een redelijk verzoek werd gezien, omdat het gaat om een vorm van gelijkwaardige omzetting. Het lijkt mij dat in het beperkte gebied van 35 Ke ook iets moet worden gedaan in de sfeer van een maximale piekbelasting. Ik noteer dat de minister het heeft over een inspanningsverplichting, maar wordt deze wens

niet gehonoreerd omdat hij het niet wil? Of vindt hij het eigenlijk strijdig met de systematiek van het eerste luchthavenverkeersbesluit waarin alleen maar op bepaalde punten van de 35 Ke-contour handhavingspunten zijn die dezelfde grenswaarde horen te hebben en verder niets?

Minister **Pronk**: Het hangt met de systematiek samen, maar die is anders dan de heer Rosenmöller beschrijft. Er zijn niet alleen maar handhavingspunten op de 35 Ke-contour, maar wij krijgen ook daarvan afgeleide handhavingspunten met een andere maat voor het gebied daarbuiten. Mijn collega en ik hebben heel lang gesproken over de geluidbelastingproblematiek buiten het 35 Ke-gebied. Dat was een belangrijk onderwerp, dat mij zeer interesseert. In dat afwegingsproces moet je altijd iets inleveren als het gaat om piekbelasting binnen dat gebied. Natuurlijk kunnen wij iets regelen voor het desbetreffende punt omdat wij dat ooit hebben afgesproken, maar dat heeft dan wel gevolgen voor andere punten binnen het 35 Ke-gebied en/of voor gebieden daarbuiten. Wat dat betreft is het een trade-off.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil u volgen in wat u wilt buiten de 35 Ke, maar dat valt niet te rijmen met de inhoud van artikel XI, de overgangsbepaling betreffende geluid. Daarin staat wel degelijk dat de ligging van deze contour het uitgangspunt vormt voor de bepaling van de ligging van de punten waarop de grenswaarden zijn toegepast. Daar komen ze dus te liggen. Vervolgens staat er, dat er ten aanzien van de verzameling van de punten, bedoeld in onderdeel c – dat gaf ik net aan – slechts één grenswaarde wordt bepaald. Op of rond de contour komen derhalve de punten met één grenswaarde, te weten 35 Ke, 58 L_{den} . Dat is het eerste luchthavenverkeersbesluit. In die systematiek past geen L_{den} -vertaling van 49 Ke daarbinnen. Dat zou ook star zijn. Als ik u goed beluister, geloof ik eigenlijk dat u dat wel wilt. Ik geloof dat u wel iets ziet in onze argumentatie dat we nu eenmaal een systematiek hebben, dat daar altijd een bepaalde mate van flexibiliteit in zit en dat het eigenlijk wel redelijk is om er een grenswaarde voor maximale belasting aan toe te voegen. Nu is

Pronk

het de vraag of het stukje starheid in het systeem daar niet voor zou moeten wijken.

Minister **Pronk**: Zoals ik net al aangaf, kán dat eigenlijk niet, zelfs niet als je het graag zou willen. Daar moet je dus andere oplossingen voor zoeken. Als je het namelijk op een bepaald punt zou doen, houd je jezelf voor de gek. Dan gebeurt het ergens anders meer in die mogelijke, denkbeeldige puntenwolk binnen de 35 Ke-zone. Als je overal de desbetreffende plafonds vastlegt op een verzameling punten K binnen de 35 Ke-contour, handhaaf je niet meer op basis van de 35 Ke-contour, maar op basis van een totale puntenwolk. Maar dat was nu eenmaal niet het systeem. Het antwoord is derhalve: het past niet in het systeem. Daarmee heb ik overigens niet het allerlaatste woord gesproken. Ik ben namelijk bereid om te kijken of er geen echt onredelijke situatie ontstaat. Wij kunnen bezien of daar dan wat aan is te doen, bijvoorbeeld door nader overleg te plegen over mobiliteit, over starten, over kruispunten en "routing". Wat het geluid betreft, heeft de Kamer dus in feite gezegd dat een kans is gegrepen om vermindering te bereiken.

Dat doen wij ook waar het gaat om het risico. Mijn collega heeft zo-even uitvoerig de desbetreffende amendementen besproken. In het debat zijn ook de nodige argumenten gewisseld. Stappen zijn gezet. Daar komt bij dat ik wat dit punt betreft – net als met geur – vaststel dat het mogelijk is om te komen met specifiek beleid en instrumenten – op het terrein van ruimtelijke ordening – om het feitelijke risico – impact-georiënteerd – te verminderen. Dat is in het nieuwe systeem ingebouwd; die kans is gegrepen en wordt niet gemist.

Ten slotte dan het vraagstuk van de luchtkwaliteit. Wij hebben de situatie op vier, vijf verschillende manieren aangepakt ten einde tot een zekere verbetering te komen. Zo komt er een plafond per geëmitteerde stof. Het gaat om vijf stoffen en derhalve zijn er vijf kansen om de zaak te beheersen. Sjoemelen voorkomen wij door niet te salderen. Die kans missen wij niet, maar grijpen wij juist. Wij halen er het maximale uit. Wij salderen ook niet door emissies van andere activiteiten in het desbetreffende gebied mee te

tellen en te zeggen dat het aan de ene kant wat meer mag worden als het aan de andere kant minder wordt. Neen, het wordt echt alleen maar hierop gericht. Dat is het grijpen van een kans die in het systeem is ingebouwd. Als vierde extra slot hebben wij het volgende ingebouwd. Men hangt als de gecorrigeerde emissie per vliegtuig-bewegingseenheid in een bepaald jaar die van het jaar daarvoor overschrijdt. Het volume moet dan namelijk terug voor de gehele volgende periode en reken maar dat dit voor de vergunninghouder een belangrijke indicator is om te voorkomen dat dit gebeurt. Goed gekwantificeerd is dan in het systeem een aantal specifieke plafonds voor de vijf stoffen ingebouwd die in de tijd aflopen. Deze zijn opgenomen in het conceptluchthavenverkeersbesluit. Voor de ene stof loopt het plafond wat meer op dan de ander. Om dit de illustreren kwantificeer ik de voor CO meest steile neergang. Het plafond per eenheid in de jaren 2003, 2004 en 2005 is 148 per eenheid van beweging. In de gebruiksjaren 2005 tot en met 2010 is sprake van een fikse daling tot 120, hetgeen niet veel verschilt van de door de heer Van Walsem bepleite 15%. Vanaf 2010 tot een nader te bepalen jaar zal de daling van 120 naar 114 bedragen.

Ik geef eerlijk toe dat die daling er niet in zit voor alle stoffen. Er is sprake van een behoorlijke daling voor de vluchtige organische stoffen: 32 en 21, dalend tot 18. Voor NO_x stelt het echter weinig voor, maar het plafond is er wel: 131 tot 129. Deze eenheden zijn gekozen op basis van wat wij mogelijk achten. Ik heb dus de kansen die het nieuwe systeem ons biedt op vijf manieren benut om een verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen.

De heer Van Walsem kiest in zijn amendement voor verdergaande dalingspercentages, niet gedifferentieerd maar voor ieder van de stoffen hetzelfde, namelijk 15 en 30. Deze daling per eenheid is niet in overeenstemming met wat destijds is afgesproken. Dat was gelijkwaardig. Ik heb daar toen aan toegevoegd dat iedere kans tot verbetering zou worden aangegrepen met de hier voorgestelde plafonds.

Een der sprekers zei dat de minister van VROM federführend moet zijn en dat de minister van Verkeer en Waterstaat haar veto zou

moeten kunnen uitspreken in plaats van andersom. Ik zei al dat dit lood om oud ijzer is en dat dit altijd al de praktijk is geweest. De praktijk is geweest dat iemand een voorstel doet, de ander het daarmee eens is of wil dat het anders wordt en dan ontstond er een behoorlijke discussie. Die discussie hebben wij samen de afgelopen periode zeer intensief gevoerd. Wij werden het heel vaak eens en als wij het niet eens werden, ging het naar een orgaan waarin ook de andere collega's vertegenwoordigd zijn. Dan maakt het niet zo gek veel meer uit wie een voorstel doet. Het wordt dan echt een competentieaangelegenheid en geen inhoudelijke aangelegenheid meer. Wij hebben goed samengewerkt. Ik ben daarover zeer tevreden. Ik vind dat de keuze van het systeem dat wij met dit wetsvoorstel aan u voorleggen – andere ordening en handhaafbare objectieve instrumenten en maatstaven – het heel goed mogelijk maakt om die verhouding in bevoegdheden in de komende periode te handhaven.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dit betreft mijn amendement op stuk nr. 50. Het is mooi dat de ministers goed met elkaar overweg kunnen en dat het lood om oud ijzer lijkt. Is het echter niet een kwestie van zuiverheid vanwege onderscheiden verantwoordelijkheden? Ook in andere wetgeving is juist de verantwoordelijkheid van de minister van VROM voor milieu- en veiligheidsnormstelling heel nadrukkelijk apart geregeld. Daar zit een redenering achter vanuit onderscheiden verantwoordelijkheden.

Minister **Pronk**: Dat is zo voor een groot aantal terreinen maar niet voor alle. Dat geldt bijvoorbeeld niet voor de scheepvaart. Het geldt voor een aantal grensoverschrijdende economische activiteiten minder dan voor andere. Het had ook anders gekund. Ik heb er echter geen enkele behoefte aan om een discussie over beleid en inhoud te beladen met een discussie over competenties en dat zou het zijn geworden. Ik vind dat je met handhaving van competentieverhoudingen toch resultaatgericht kunt werken. Stel dat er twee bewindslieden zouden zijn die niet zo hadden samengewerkt als wij de afgelopen tijd hebben gedaan. Dat is zeer wel denkbaar en dat hebben wij



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat en de heer Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

© M. Sablerolle – Gouda

ook wel meegemaakt. Dan blijft het natuurlijk een feit dat wettelijk is vastgesteld dat "de een in overeenstemming met de ander" iets regelt. Is die overeenstemming er niet, dan beslist het kabinet in totaliteit. Dat is wettelijk vastgelegd.

Dit brengt mij aan het einde van mijn beantwoording in de zoveelste termijn. Ik ben de tel kwijtgeraakt maar u niet.

□

De **voorzitter**: Er is afgesproken met de Kamervoorzitter, mevrouw Van Nieuwenhoven, dat er alleen een tweede termijn zal worden gehouden als blijkt dat er behoefte bestaat aan het indienen van moties. Ik heb van een paar leden begrepen dat dit niet het geval is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vraag mij af hoe wij nu verder moeten procederen, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat is de volgende stap. Eerst wil ik nagaan of er een tweede termijn moet worden gehouden voor het indienen van moties. Ik constateer dat hieraan geen behoefte bestaat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Voorzitter. Hoe gaan wij verder? Morgen staan de stemmingen geagendeerd. Het kan echter niet zo zijn dat ook de eindstemming morgen plaatsvindt. Vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot de amendementen zullen wij een overzicht moeten hebben, zodat duidelijk wordt in welke vorm het wetsvoorstel uiteindelijk voorligt voor de eindstemming. Dat is logisch. Helaas kan die stemming op zijn vroegst dinsdag na het reces plaatsvinden.

Het is niet helemaal uitgesloten dat ik op die dinsdag nog een aangeklede stemverklaring wil afleggen. Er is vanavond vrij veel gebeurd, in positieve zin, zo zeg ik tegen de bewindslieden. Kunnen wij dat dan niet beter op dinsdag doen en op donderdag van dezelfde week de zaak afronden? Dan verliezen wij nauwelijks tijd en kan ik nog even bekijken wat ik vind van bepaalde amendementen. De minister heeft toegezegd dat zij suggesties voor amendementen zal doen, ook ter ondertekening voor mijzelf. Je verliest bijna geen tijd en het zou de zorgvuldigheid maximaal bevorderen.

De **voorzitter**: Ik zou ervoor voelen, ook in overleg met de Kamervoorzitter, mevrouw Van Nieuwenhoven, om er nu op te mikken dat morgen na de lunchpauze wordt gestemd

over de amendementen en dat dinsdag over een week de tweede lezing en dus de eindstemming wordt gehouden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over tien uur zouden wij stemmen. De minister moet nog meerdere suggesties doen en er komt nog een enkel amendement aan. Het gaat echt om twee dagen verschil, waarmee wij voor onszelf twee dagen denktijd introduceren.

De **voorzitter**: Laat ik even kijken wat de andere leden ervan vinden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter. In beginsel vind ik dat wij de afspraak moeten nakomen, maar het moet wel zorgvuldig kunnen. Ik heb al aangekondigd dat ik morgen nog even met de heer Van den Berg moet overleggen of wij een amendement indienen over de AMvB's en het inschakelen van de rechter. Ik ga hem nu natuurlijk niet uit zijn bed bellen om dat te vragen, dus dat kan morgen pas. Als wij dat doen, moet er nog een amendement worden gemaakt. Ik heb ook een subamendement gevraagd op het stuk van de heer Van Gijzel over de causale risicoberekening. Ik heb het echter nog niet ontvangen, dus ik kan het niet ronddelen. Wij zitten met dat procedurele punt morgenochtend. Als het zorgvuldig zodanig kan worden geplooid dat er een goede stemmingslijst is en dat iedereen het fatsoenlijk kan bekijken, ben ik er in beginsel niet op tegen. Ik moet echter enige ruimte voor morgen reserveren om een verantwoord amendement te kunnen maken, tenzij de minister alsnog met een nota van wijziging komt. Dat is een beetje blijven liggen, want zij heeft tegen ons gezegd: bekijkt u het maar. Zij kan het in beginsel ook zelf doen. Het hangt ook daarvan af hoe het morgen loopt.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. Ik steun het verzoek van de heer Rosenmöller. Ik meen dat de zorgvuldigheid die twee dagen extra zeker waard is.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat vind ik ook.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Ik twijfel. Aan de ene kant heb ik het liefst dat de afronding zo snel mogelijk plaatsvindt, zoals wij

hebben afgesproken. Aan de andere kant zie ik wel dat er hier morgen onmiddellijk na de middagpauze een stemmingslijst moet liggen, terwijl er nog amendementen moeten worden ingeleverd waarover wij ook ons oordeel moeten geven. Ik vind dat lastig. Ik zie niet dat hierbij echt fatale termijnen in het geding zijn. Ik hoor graag het oordeel van de minister hierover. Zij heeft vorige week gezegd: ik kom snel met een nota van wijziging, zodat de behandeling hier snel kan plaatsvinden, want het is echt urgent. Hoe noodzakelijk is het dat er morgen wordt gestemd? Ik heb geen principiële of zwaarwegende bezwaren tegen stemming morgen, maar ik kan mij de gevoelens van de collega's wel voorstellen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Wij hebben altijd gepleit voor een spoedige behandeling, maar ik hoor graag het oordeel van de minister over die twee dagen. Het punt van de heer Rosenmöller over de zorgvuldigheid is natuurlijk terecht, als wij over een dikke tien uur gaan stemmen en er nog dingen moeten worden gewijzigd.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik zou er toch zeer aan hechten dat wij morgen een eerste stemming hebben, waarna de tweede lezing op de dinsdag na het reces plaatsvindt. Dan kan ook die tweede lezing de normale procedure doorlopen. Ik heb afspraken gemaakt met de Eerste Kamer en ook met u, want wij moeten ervoor zorgen dat wij zo snel mogelijk met die AMvB's kunnen beginnen. Ik kan toezeggen dat er hier morgenochtend om negen uur een overzicht ligt van onze reacties op de verschillende amendementen en onze toezeggingen.

Dan kom ik bij de wijzigingsvoorstellen die u nog wilt. Het percentage hadden wij al technisch voorbereid, omdat de heer Van Walsem dat in eerste aanleg al had gevraagd. Hij kwam er niet op terug, terwijl wij dat wel hadden verwacht. Dan is er nog een optie voor een amendement over de bestuursrechter. Alle varianten zijn klaar. Ik heb alleen niet begrepen dat een meerderheid een nota van wijziging vraagt. Dat betekent dat u zelf een amendement kunt indienen, maar dat is zo beschikbaar.

De **voorzitter**: In het licht van

hetgeen de minister heeft gezegd, stel ik voor, morgen na de lunchpauze te stemmen en de tweede lezing dinsdag te houden. Ik wijs erop dat er voor de stemmingen nog een regeling van werkzaamheden zal plaatsvinden. Als dan duidelijk is dat het vanwege eventueel nieuw ingediende amendementen of andere ontwikkelingen niet mogelijk is om morgen te stemmen, kan een en ander alsdan nader bezien worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als je zelf het idee hebt dat een verzoek eigenlijk niet redelijk is, mag je het niet eens doen. Het gaat hier evenwel over twee dagen.

De **voorzitter**: Dat vraag ik mij af. Ik heb er in ieder geval bezwaar tegen om nu al vast te stellen dat wij in de eerste week na het reces op dinsdag en vervolgens ook op donderdag zullen stemmen. Als de stemmingen uitgesteld moeten worden, voel ik er meer voor om op de eerste en de tweede dinsdag na het reces te stemmen. De donderdag is in principe namelijk geen stemmingsdag.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als het deze donderdag kan, dan kan het...

De **voorzitter**: Er wordt deze donderdag alleen maar gestemd, omdat het volgende week reces is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er zijn heel vaak spoedeisende zaken die het nodig maken...

De **voorzitter**: Ik voel er niets voor om nu al vast te stellen dat wij de donderdag na het reces gaan stemmen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik voel er niets voor om een op zichzelf prettig debat over een belangrijk wetsvoorstel op een bijna onzorgvuldige wijze af te ronden. Maar goed, wij zullen het slagveld morgen wel overzien. Ik vind het echt treurig om dit debat op deze wijze te moeten afronden, maar het is blijkbaar niet anders.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik wil daar nog aan toevoegen dat de minister weliswaar afspraken heeft gemaakt met de Eerste Kamer, maar dat de termijnen in andere jaren wel wat langer waren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik had een afspraak met uw Kamer en daarom vond ik dat ik ook moest bekijken hoe ik met de Eerste Kamer kon procederen. Het tijdpad is namelijk uiterst krap.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Is dat dan niet meer haalbaar, als wij in de eerste week na het reces stemmen?

De **voorzitter**: Wij gaan nu niet in discussie met de minister over de procedure, want wij bepalen uiteindelijk onze eigen procedures.

Ik merk nogmaals op dat er morgen voor de stemmingen nog een regeling van werkzaamheden zal plaatsvinden. Als alsdan geconstateerd kan worden dat er niet gestemd kan worden, kan dat op dat moment aan de orde gesteld worden. Ik stel nu dus voor, morgen na de lunchpauze te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 1.26 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:
 - een, van de minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid, ten geleide van de concept-ministeriële regeling aanwijzing bijzondere categorieën vreemdelingen ten behoeve van inburgering;
 - een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van het advies van de Onderwijs Basisvorming;
 - een, van de minister van Financiën, inzake institutionele vormgeving van toezicht op de financiële marktsector;
 - een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van het eindrapport evaluatie verzelfstandiging RDW;
 - een, van de minister van Economische Zaken, over een aantal belangrijke ontwikkelingen bij de B.V. Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu (Novem);
 - een, van de ministers van Economische Zaken en van Justitie, ten geleide van de startnotities t.b.v. de MDW werkgroepen Innovatiebelemmerende en -stimulerende wet-