

33ste vergadering

Dinsdag 25 juni 2002

Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Braks

Tegenwoordig zijn 65 leden, te weten:

Baarda, De Beer, Van de Beeten, Bemelmans-Videc, Van den Berg, Bierman, Bierman-Beukema toe Water, De Blécourt-Maas, De Boer, Boorsma, Braks, Broekers-Knol, Van den Broek-Laman Trip, Van Bruchem, Castricum, Doesburg, Dölle, Dupuis, Van Gennip, Ginjaar, Groen, Hessing, Van Heukelum, Hofstede, Holdijk, Van den Hul-Omta, Jaarsma, De Jager, Kohnstamm, Van der Lans, Van Leeuwen, Lemstra, Lodders-Elfferich, Luijten, Meindersma, Pastoor, Platvoet, Le Poole, Pormes, Rabbinge, Rensema, Roscam Abbing-Bos, Rosenthal, Ruers, Van Schijndel, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Stekelenburg, Stevens, Swenker, Tan, Terlouw, Van Thijn, Timmerman-Buck, Varekamp, Ter Veld, De Vries, Walsma, Werner, Witteveen, Woldring, De Wolff en Wolfson,

en de heren Korthals, minister van Justitie, Zalm, minister van Financiën, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Vermeend, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van Eekelen, Jurgens, Van der Linden, Maas-de Brouwer en Zwerver wegens verblijf buitenslands;

Ketting, wegens ziekte, en Eversdijk, eveneens wegens ziekte, mogelijk tot het zomerreces.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De lijst van besluiten is opgenomen aan het einde van deze editie.

De **voorzitter**: Aangezien voor het voornemen tot het sluiten van een uitvoeringsverdrag dat ter stilzwijgende goedkeuring is voorgelegd en gedrukt is onder nummer 23908 (R1519) en voor de algemene maatregel van bestuur die is voorgehangen en gedrukt is onder nummer 28363 de termijn is verstreken, stel ik vast dat voor wat deze Kamer betreft, aan uitdrukkelijke goedkeuring van dit verdrag en deze AMvB geen behoefte bestaat.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wet inzake de geldtransactiekantoren (28229);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2002 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (28300);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2002 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (28305);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 2002 (wijziging samen-**

hangende met de Voorjaarsnota) (28321).

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (27603).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat van harte welkom.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter. Reeds bij de schriftelijke inbreng voor het voorlopig verslag stelden de leden van de CDA-fractie met belangstelling en met toenemende zorg te hebben kennis genomen van dit wetsvoorstel, waarbij het gaat om de noodzakelijke wettelijke grondslagen voor het in gebruik nemen van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol met een nieuw stelsel van grenzen en een nieuw stelsel van informatievoorziening en handhaving. Toenemende zorg, en deze zorg is bij de leden van de CDA-fractie alleen maar meer naar voren gekomen na de schriftelijke gedachtewisseling met de regering, het overleg met deskundigen en de signalen van diverse advies-, inspraak- en overlegorganen en bestuurlijke colleges uit de omgeving van de luchthaven Schiphol. Dit is helaas niet alleen van de laatste tijd; uit de voorgeschiedenis blijkt dat vaak sprake is geweest van ongenoegen, twijfel over de vraag of

Baarda

wel de juiste regelgeving werd aangegeven en twijfel over de geproduceerde cijfers. Ik hoef alleen maar te wijzen op de discussies rond de PKB Schiphol en omgeving uit 1995, waarbij al spoedig bleek dat de aangegeven plafonds voor passagiers en tonnen vracht niet realistisch waren. Ook bleken de jaarlijkse groei cijfers en prognoses waarop deze PKB was gebaseerd, veel te laag te zijn.

In het voorlopig verslag wezen wij erop dat de Algemene Rekenkamer in haar rapport Groei cijfers Schiphol heeft aangegeven dat de algemeen bekende prognoses omtrent de groei van het luchtverkeer bewust buiten de beleidsvoorbereiding zijn gehouden. Dat op zich al geeft geen basis voor vertrouwen. Er is sprake geweest van overschrijdingen van de geluidzones, gewijzigde gebruiksplannen, gedoogbesluiten en gerechtelijke procedures. Nieuwe wetgeving zou er nu toe moeten leiden dat er duidelijkheid komt en dat de betrokken partijen weten wat zij kunnen verwachten en waaraan zij zich hebben te houden. Er is echter sprake van ingewikkelde wetgeving, waarbij ernstige twijfel en zorg is gerezen over de vraag of wel voldaan zal worden aan de doelstellingen van het wetsvoorstel.

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van deze Kamer heeft er bij de regering op aangedrongen, een nieuw advies te vragen aan de Raad van State. De regering was daartoe niet bereid. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarvoor juridische argumenten gegeven en haar zorg uitgesproken over verwachte en gevreesde vertraging in de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Indien echter het advies aan de Raad van State in december jl. was gevraagd, dan was het nu ruimschoots op tijd voorhanden geweest. Collega Castricum heeft er tijdens het mondeling overleg op 26 maart 2002 met de minister van Verkeer en Waterstaat op gewezen dat het verzoek van de commissie tot het vragen van een nieuw advies van de Raad van State niet alleen was gebaseerd op de wijziging in de keuze voor de algemene maatregel van bestuur in plaats van de ministeriële regeling met betrekking tot de uitvoeringsbesluiten. Het verzoek van de commissie is daarnaast voortgekomen uit de constatering dat het gehele dossier-Schiphol, mede als

gevolg van tal van amendementen en nota's van wijziging en de diverse deelrapporten inzake geluid, veiligheid en milieu, inmiddels zo ingewikkeld is geworden dat een extra toets zeer wenselijk en noodzakelijk wordt geacht. De CDA-fractie betreurt het zeer dat de regering het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat niet heeft willen honoreren. Immers, een nader advies van de Raad van State had er ook toe kunnen bijdragen dat er duidelijkheid wordt geschapen voor alle betrokkenen.

In dit wetsvoorstel zit een spanningsveld. Enerzijds is er het grote belang van een tijdige ingebruikname van de vijfde baan. Anderzijds is er de grote twijfel en zorg over de wijze waarop de regering uitwerking heeft gegeven aan een van de uitgangspunten voor het nieuwe stelsel van gebruik en exploitatie van de met de vijfde baan uitgebreide luchthaven Schiphol, te weten de gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving.

Daarmee staat de CDA-fractie voor een zeer moeilijke afweging. Natuurlijk zijn wij van mening dat de vijfde baan tijdig in gebruik moet kunnen worden genomen. Uitstel daarvan zou maatschappelijk niet aanvaardbaar zijn, gelet ook op alle investeringen en ruimtelijke ingrepen die inmiddels hebben plaatsgevonden. Tegelijkertijd wenst de CDA-fractie ook dat de genoemde gelijkwaardigheid in het wetsvoorstel is gegarandeerd. Om uit dit dilemma te komen, zijn aan de regering enkele handreikingen gedaan. Nog tijdens het mondeling overleg op 26 maart jl. is de minister van Verkeer en Waterstaat gewezen op de mogelijkheid van een noodwet of een wijziging van de PKB. De regering wenst echter vast te houden aan dit wetsvoorstel.

Op 11 maart 2002 bracht de MER-commissie een toetsingsadvies uit over het milieueffectrapport ten behoeve van de besluitvorming over MER Schiphol 2003. Bij de beoordeling heeft de MER-commissie twee vragen betrokken, te weten:

- Is de beoordeling of een gelijkwaardige bescherming wordt geboden op basis van het milieueffectrapport te maken?
- Zal het nieuwe stelsel werken voor geluid, externe veiligheid en lucht?

Voor het aspect lucht beoordeelt de commissie beide vragen positief. De commissie stelt echter: "Dit ligt anders voor de aspecten geluid en externe veiligheid. Wat betreft deze aspecten moet de commissie haar negatieve oordeel dat is verwoord in haar tussentijdse toetsingsadvies over het conceptmilieueffectrapport van 1 oktober 2001 handhaven. De hoop die de commissie had en neerlegde in haar tussentijdse advies van 1 oktober 2001 dat het definitieve milieueffectrapport op het punt van deze aspecten sterk zou verbeteren, is helaas dus niet uitgekomen. Voor het aspect geluid is de commissie, op basis van de informatie die het milieueffectrapport biedt, er niet van overtuigd dat het nieuwe stelsel een gelijkwaardige bescherming biedt. De commissie heeft ook twijfels over de werking van het nieuwe stelsel in de praktijk."

De MER-commissie heeft aanbevolen het milieueffectrapport aan te vullen op de volgende punten:

- de scenariogevoeligheid en de gevoeligheid voor de onzekerheid van de berekeningen;
- de werking van de combinatie van een klein aantal handhavingspunten plus TVG-kassa in het nieuwe stelsel, in vergelijking met de werking van het veel grotere aantal handhavingspunten in het huidige stelsel;
- het aantal en de positie van de handhavingspunten;
- de keuze en definitie van TVG-kassa.

Bij brief van 28 maart 2002 aan de Eerste en de Tweede Kamer heeft de minister van Verkeer en Waterstaat helaas laten weten af te zien van het geven van een opdracht tot aanvullend onderzoek vooruitlopend op finale besluitvorming over de uitvoeringsbesluiten. Dat valt zeer te betreuren omdat de door de MER-commissie aangegeven vier punten van wezenlijk belang zijn voor de aantoonbaarheid van gelijkwaardigheid tussen beide stelsels. Is de minister ook niet van mening dat hier sprake is van een gemiste kans?

Genoemde brief van 28 maart 2002 van de minister van Verkeer en Waterstaat heeft nog een opmerkelijk vervolg gekregen. In een brief van 2 mei 2002 aan Eerste en Tweede Kamer reageert de voorzitter van de MER-commissie op genoemde brief van de minister van Verkeer en Waterstaat. In zijn brief merkt de

Baarda

voorzitter op dat deze ongebruikelijke reactie wordt gegeven met het oog op het opmerkelijke verschil tussen het toetsingsadvies van de commissie en de reactie van de minister daarop. Hij wijst erop dat de kritiekpunten van de MER-commissie in de reactie van de ministers slechts ten dele worden besproken en inhoudelijk selectief en onvolledig worden weergegeven. In de brief wordt er voorts op gewezen dat de geconstateerde kritiekpunten ook naar voren zijn gebracht door een groot aantal instanties tijdens de inspraak op het milieueffectrapport waaronder de commissie Deskundigen vliegtuiggeluid (CDV), de provincie Noord-Holland, verscheidene gemeenten en samenwerkingsorganen en de milieubeweging.

Wat is de reactie van de minister op de brief van de voorzitter van de MER-commissie, met name op het ernstige verwijt dat de kritiekpunten van de commissie ten dele worden besproken en inhoudelijk selectief en onvolledig worden weergegeven? Waarom worden zaken verdoezeld en wordt geen opening van zaken gegeven? Het is toch ook in het belang van de sector en de omgeving dat er duidelijkheid is? Helaas moet bij de beoordeling van het Schipholdossier worden vastgesteld dat er sprake is van wantrouwen en dat de regering er alles aan moet doen om het vertrouwen bij betrokkenen te herstellen.

Voorzitter: Schuurman

De heer **Baarda** (CDA): Ik zal verder niet uitvoerig spreken over de omzetting van de Ke-normen uit de PKB naar de nieuwe Europese normen L_{den} en L_{night} . Dat dit technisch knap lastig is met het oog op de vereiste gelijkwaardigheid, is intussen wel gebleken. Tijdens de schriftelijke voorbereiding heeft de CDA-fractie erop gewezen, dat om duidelijk inzicht te krijgen in de gelijkwaardigheid er voor de in de PKB genoemde relevante jaren de L_{den} en L_{night} -waarden dienen te worden berekend. Daarbij werd gevraagd om door middel van herberekening in ieder geval ten opzichte van 1990 met de nieuwe methodes aan te geven of aan de doelstellingen op een gelijkwaardige wijze zal worden voldaan. Heeft de CDA-fractie het goed begrepen dat inmiddels een opdracht tot her-

berekening is gegeven aan de commissie-Berkhout? Wil de minister nader aangeven wat deze opdracht aan de commissie-Berkhout precies inhoudt?

Zoals het nu in het wetsvoorstel staat geformuleerd, kan er in de toekomst geen appel meer worden gedaan op de PKB Schiphol en omgeving, omdat deze krachtens artikel VI is vervallen op het tijdstip waarop het eerste luchthavenindelingbesluit en het eerste luchthavenverkeerbesluit in werking treden. De CDA-fractie heeft daar ernstige bezwaren tegen. Ook in de toekomst, en zeker bij de evaluatie in 2005, zal voor wat de gelijkwaardigheid betreft, getoetst moeten kunnen worden aan het normstelsel van de PKB en wel zodanig dat ten minste aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan. Daarover zal een uitspraak van deze Kamer worden gevraagd.

Op 7 en 14 mei jl. heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat opnieuw overleg gevoerd met deskundigen over de ontstane situatie na de schriftelijke voorbereiding. Overleg werd gevoerd met vertegenwoordigers van het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium (NLR), de MER-commissie, de commissie-Berkhout, de Stichting Natuur en Milieu, de directies van Schiphol en KLM en de heren mr. drs. S.H. van der Kluit en drs. J.H. Griese.

Bij het NLR bepaalt de opdrachtgever de inhoud van de opdracht. Het NLR heeft geen eigen onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Wet luchtvaart. Wel komt het NLR tot de conclusie, dat uit berekeningen is gebleken dat een uitbreiding van het aantal punten, hetzij op het gebied van de handhaving, hetzij op het gebied van de monitoring, aanbeveling verdient. De vertegenwoordiger van de MER-commissie uitte opnieuw twijfels over de vraag of het voorgestelde systeem wel zal werken. De gelijkwaardigheid is niet uit het milieueffectrapport te halen. Bij de MER-commissie is men van mening dat de leden van de vaste commissie niet juist zijn geïnformeerd door de regering. Dat is een ernstige zaak, die vraagt om een reactie van de minister. Dat geldt ook voor de vraag waarom geen alternatieven zijn bekeken, zoals een nulalternatief, en waarom geen nadere uitleg is gegeven over het terugbrengen van het aantal

handhavingspunten van 625 in het PKB-stelsel naar ongeveer 60 in het nieuwe stelsel.

Voor de externe veiligheid is het groepsrisico een belangrijke maat. Er is sprake van dat een statistisch causaal model wordt ontwikkeld. Volgens de deskundigen van de MER-commissie leidt dat niet tot het stellen van een norm. De ontwikkeling van een model geeft wellicht inzicht in de effectiviteit van beheers- en veiligheidsmaatregelen, maar een maat voor het groepsrisico komt er niet uit voort. De MER-commissie is van mening, dat er al een goede, internationaal erkende aanpak bestaat, de FN-curven. Waarom werden deze voor de PKB Schiphol van 1995 nog wel gebruikt en nu bij het nieuwe stelsel plotseling niet meer?

De vertegenwoordigers van de commissie-Berkhout wezen erop dat er een majeur verschil is tussen het oude en het nieuwe stelsel. Onder het oude stelsel werd ook het buitengebied tussen de 35Ke-contour en de 20Ke-contour beschermd. In het nieuwe stelsel is dit geheel veranderd. Voor de gebieden tussen de 29 aangegeven handhavingspunten, maar ook voor het buitengebied, is er geen enkele bescherming meer geformuleerd. De commissie-Berkhout heeft vanaf het begin gesteld dat dit een wezenlijke verandering is. Graag krijg ik een reactie hierop van de minister.

Het NLR maakt de sommen die het maakt, goed. Er zit echter een wereld van verschil tussen sommen goed maken en de goede sommen maken. Volgens de commissie-Berkhout heeft het NLR de goede sommen niet gemaakt. Kan de minister bevestigen dat, helaas met veel vertraging, inmiddels aan het NLR opdracht is gegeven om de geluidslandschappen vanaf 1993 tot heden in kaart te brengen? En dat dit niet alleen in Ke wordt gedaan, maar ook in L_{den} , zodat een vergelijking mogelijk wordt? Welke verklaring heeft de minister ervoor dat, ondanks duidelijke adviezen van deskundigen en aandrang vanuit deze Kamer, deze opdracht pas vrij recent werd gegeven?

Waarom zijn de adviezen van de commissie-Berkhout niet gevolgd? Te meer ook daar deze commissie van deskundigen van mening is dat gezien het wetsvoorstel en de uitvoeringsbesluiten er vooralsnog niet een stelsel komt waarin iedereen

Baarda

vertrouwen kan hebben. Volgens deze commissie had dat er allang moeten liggen, waarbij alle informatie op tafel moet komen. Het is triest om van de commissie-Berkhout te moeten vernemen dat een inhoudelijke discussie over het feit dat het voorstel wel eens niet het beste zou kunnen zijn voor de sector, nooit van de grond is gekomen. Uit de sommen die de commissie-Berkhout heeft gemaakt, blijkt volgens de commissie glashelder dat er geen gelijkwaardigheid is. De voorzitter van de commissie-Berkhout is van mening dat, om vertragingen te voorkomen, de minister ervan moet worden overtuigd dat het wetsvoorstel zoals het er nu ligt, en de voorgenomen uitvoeringsbesluiten aangepast moeten worden, als uit vervolgonderzoek van de commissie blijkt dat er tekortkomingen zijn. Dat moet echter wel wettelijk mogelijk zijn. Met prof. Berkhout zijn wij van mening dat de minister hier echt harde uitspraken over moet doen en niet alleen maar kan zeggen dat zij iets van plan is. Prof. Berkhout heeft aangegeven dat zijn commissie komend jaar een volledig advies kan geven over hoe het stelsel eruit moet komen te zien. Heeft de minister daartoe inmiddels reeds opdracht gegeven? De positieve opstelling en de bereidheid tot meedenken om tot verantwoorde oplossingen te komen van de heer J. Fransen van de Stichting Natuur en Milieu verdienen waardering.

De regering is bereid om de monitoringspunten in 2005 om te zetten in handhavingspunten. Moet het aantal handhavingspunten echter niet blijken uit de gelijkwaardigheid van beide stelsels? Waarom worden de meetgegevens van Schiphol via de zogenaamde NOMOS-meetpunten niet gebruikt om na te gaan of de rekenmodellen kloppen? Ook uit het overleg dat de vaste commissie heeft gevoerd met de directies van Schiphol en de KLM bleek de volledige bereidheid, mee te denken om tot verantwoorde oplossingen te komen. Ook de sector is van mening dat de moed moet worden opgebracht om door middel van een wettelijk kader – waar de Eerste Kamer voor heeft gepleit – terug te kijken, zodat aan de gelijkwaardigheid met de PKB wordt vastgehouden. Daarvoor wordt te meer gepleit omdat het niet alleen voor geluid geldt, maar ook voor externe

veiligheid. Op een verzoek vanuit de vaste commissie zijn daarvoor inmiddels ook voorzetten aangereikt door de sector.

De heer Van der Kluit heeft er tijdens het overleg op gewezen dat naar zijn mening het wetsvoorstel op gespannen voet staat met de in te voeren Europese richtlijn op het punt van geluidshinderindicatie, omdat in deze richtlijn wordt uitgegaan van een zonestelsel, waaraan de methodiek van "noise-mapping" ten grondslag ligt. In het wetsvoorstel wordt echter uitgegaan van handhavingspunten. Is het juist dat, als het wetsvoorstel onveranderd door de Eerste Kamer wordt aangenomen, de toekomstige wet op termijn in strijd zal zijn met de Europese richtlijn?

Bij de schriftelijke voorbereiding is ook aandacht besteed aan de gezondheidsaspecten. De zorgen daarover zijn niet weggenomen. Dat geldt zeker ook voor de traagheid waarmee de onderzoeken gepaard gaan. Het onderzoek naar slaapverstoring had in 1999 afgerond moeten zijn, maar de resultaten van dit onderzoek zijn nog steeds niet beschikbaar. De laatste informatie die wij hebben ontvangen is dat RIVM en TNO over circa twee maanden de conclusies die aan de onderzoeksuitkomsten moeten worden verbonden, openbaar hopen te maken. Ik ga ervan uit dat minister deze dan ook aan deze Kamer wil doen toekomen, met haar commentaar daarop.

Zoals bekend hebben gemeentebesturen in de omgeving van Schiphol ook bezwaren naar voren gebracht tegen de ruimtelijke bepalingen in de uitvoeringsbesluiten, zoals de hoogtebeperkingen en de sloopzones. Vooral de verantwoordelijkheden en de financiering zijn punten van discussie. Wil de minister nader aangeven hoe het overleg hierover met de gemeentebesturen verloopt en tot welke resultaten dat intussen heeft geleid?

Resumerend, is de CDA-fractie van mening dat er in ieder geval duidelijk en aantoonbaar sprake moet zijn van gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving. Daartoe zal wijziging van wet- en regelgeving noodzakelijk zijn. Daarvoor verwacht de CDA-fractie van de minister harde toezeggingen. Na de antwoorden van de kant van de regering zal de CDA-fractie zich nader beraden over een in te nemen

standpunt met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Daarbij zal de fractie een afweging moeten maken, ook rekening houdende met het belang van de ingebruikname van de vijfde baan.

Ten slotte spreek ik nog als voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. De commissie heeft zich uitvoerig beraden over de ontstane situatie. De commissie heeft kennis genomen van de bereidheid van de minister van Verkeer en Waterstaat, neergelegd in haar brief van 29 mei 2002 in antwoord op de brief van 17 mei 2002 van de commissie, om in goed overleg een voorziening in de regelgeving op te nemen door middel waarvan de door de commissie gewenste garantie voor gelijkwaardigheid met het PKB-stelsel wordt vastgelegd. De commissie heeft dit ervaren als een handreiking. In wet- en regelgeving zal duidelijk moeten worden vastgesteld dat ten minste aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan. Om dat te bereiken, dien ik nu reeds in eerste termijn namens de commissie een motie in, zodat deze deel kan uitmaken van de verdere beraadslagingen.

Motie

De **voorzitter**: Door de leden Baarda, Van den Berg, Bierman, Varekamp, Ruers, Terlouw, Wolfson, Lemstra, Bierman-Beukema toe Water, Castricum, De Blécourt-Maas en Pormes wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat tijdens de schriftelijke voorbereiding van de openbare behandeling binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat grote twijfel en zorg zijn ontstaan over de wijze waarop de regering uitwerking heeft gegeven aan een van de uitgangspunten voor het nieuwe stelsel van inrichting en gebruik van de met de vijfde baan uitgebreide luchthaven Schiphol, te weten de gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving;

Voorzitter

overwegende dat de twijfel en zorg in het bijzonder betrekking hebben op de wijze waarop die gelijkwaardigheid in het wetsvoorstel is gegarandeerd;

van oordeel dat in de wet en in de op de wet gebaseerde uitvoeringsbesluiten – het Luchthavenindelingbesluit en het Luchthavenverkeersbesluit – dient te worden vastgelegd dat, indien bij de evaluatie van de wet in het jaar 2005 op grond van metingen en berekeningen blijkt dat aan de eisen van gelijkwaardigheid niet is voldaan, het stelsel van inrichting en gebruik wordt aangepast, zodanig dat deze gelijkwaardigheid met genoemde PKB ten minste wordt gerealiseerd;

verzoekt de regering, onmiddellijk na de aanvaarding van het onderhavige wetsvoorstel een daartoe strekkende wijziging van de wet in voorbereiding te nemen en op de kortst mogelijk termijn in te dienen;

verzoekt de regering tevens, vooruitlopend op de totstandkoming van deze wetswijziging, in beide besluiten de bepaling op te nemen dat uiterlijk drie jaar na de inwerking-treding van het desbetreffende uitvoeringsbesluit een nieuw milieueffectrapport wordt opgesteld dat zich met name richt op de aspecten geluid en externe veiligheid; voor dit laatste aspect wordt een norm ontwikkeld;

verzoekt de regering ten slotte, in die besluiten te bepalen dat, indien en voorzover uit dit milieueffectrapport mocht blijken dat niet is voldaan aan de in de overgangsartikelen XI t/m XIII van het onderhavige wetsvoorstel neergelegde randvoorwaarden voor een gelijkwaardige overgang en dus gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving niet bestaat, deze besluiten worden gewijzigd zodanig dat ten minste aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt nr. 88k (27603).



Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter. Het Schipholdossier laat als geen ander zien hoe groot de spanning is tussen

de groei van economie en mobiliteit enerzijds en de noodzaak paal en perk te stellen aan de toename van hinder en milieuvervuiling anderzijds, in een dichtbevolkt gebied onder de rook van Amsterdam. Het dossier vormt door de jaren heen geen toonbeeld van bestuurlijke kwaliteit. De Raad van State verwoordde het zo: "het onderwerp Schiphol is meer beladen geraakt dan goed is voor de toekomst van de luchthaven en voor de status van de overheid." Het is om die reden dat mijn fractie de afgelopen maanden van harte heeft meegewerkt aan een uitgebreide zoektocht naar de feiten. Hoe ziet de werkelijkheid er op dit moment uit en hoe zal die zich verder ontwikkelen? Wij zijn veel dank verschuldigd aan alle deskundigen en vele betrokkenen die zo geduldig onze vragen hebben beantwoord en ons ook ongevraagd veel informatie deden toekomen.

Het is van belang, bij dit onderwerp scherp in de gaten te houden waar het niet en waar het wél over gaat. Niet aan de orde is de vraag of wij voor of tegen de uitbreiding met de vijfde baan zijn. Niet aan de orde is ook de vraag hoe groot de milieubelasting door Schiphol mag zijn, noch staat de dubbeldoelstelling ter discussie. Die strategische beleidskeuzes zijn al jaren geleden gemaakt. Het enige wat vandaag voorligt, is de vraag of het stelsel op basis van dit wetsvoorstel effectief en uitvoerbaar is; of het gaat werken en of het stelsel in zijn uitwerking een beschermingsniveau zal bieden dat gelijkwaardig is aan dat van de PKB Schiphol en omgeving.

De eerste vraag, "werkt het stelsel?", is voor de VVD-fractie gemakkelijk te beantwoorden. Ja, de gekozen benadering van een kaderwet met daaraan gekoppeld een luchthavenindelingsbesluit en een luchthavenverkeersbesluit spreekt ons aan. Rollen en verantwoordelijkheden worden hiermee helder en ondubbelzinnig verdeeld. Schiphol wordt behandeld als een gewoon, zij het groot bedrijf, dat bij zijn bedrijfsvoering moet blijven binnen door de overheid geformuleerde randvoorwaarden. Het zogenaamde "stolpmodel" komt daarmee in beeld.

Het aantal vliegbewegingen wordt niet langer door de overheid gelimiteerd en het gebruiksplan behoeft niet langer instemming vooraf van de minister. Het bedrijf

wordt gestimuleerd, zijn verantwoordelijkheden te nemen en binnen de toegestane gebruiksruimte de eigen bedrijfsvoering te optimaliseren. De inspectie Verkeer en Waterstaat controleert of het bedrijf binnen de randvoorwaarden blijft en de inspecteur-generaal treedt handhavend op als dat niet het geval is. Tot zover liggen de zaken, althans voor de VVD-fractie, betrekkelijk simpel. Ingewikkelder wordt het als wij kijken naar het gelijkwaardigheidsaspect; naar de vraag of het nieuwe stelsel een beschermingsniveau biedt dat gelijkwaardig zal zijn aan dat van de PKB.

De begrenzing van het aantal passagiers tot 44 miljoen per jaar uit de PKB wordt verlaten. De luchthaven zit in die zin niet meer op slot en dat is winst. Er mag gevlogen worden zolang het blijft binnen milieu- en veiligheidsgrenzen. Een belangrijk element vormt daarbij de veroorzaakte hoeveelheid en de daardoor veroorzaakte hinder.

Het door de regering voorgestelde regime ten aanzien van geluid betekent een majeure verandering en is voor leken vrijwel onvergelykbaar met het tot nu toe gehanteerde systeem. De geluidszone om de luchthaven vervalt, de Nederlandse geluidsmaat Ke wordt vervangen door de internationaal gehanteerde maten L_{den} en L_{night} en het aantal handhavingspunten voor geluid wordt drastisch verminderd. De resterende, virtuele handhavingspunten bevinden zich op of om de voormalige 35Ke-contour en niet in het zogenaamde "buitengebied". Uit al deze zaken is gelijkwaardigheid aan het niveau van de PKB niet rechtstreeks af te leiden. Het gaat om de vraag of het aantal ernstig gehinderde woningen ten opzichte van de PKB-norm gelijk blijft dan wel vermindert. Bij het gebruik van de vijfde baan zullen veel woningen ontlast worden, maar er zullen ook nieuwe woningen belast gaan worden. Bij gelijkwaardigheid gaat het dus uitdrukkelijk niet om de vraag of alles wel bij het oude blijft; dat blijft het niet. Bij geluid betekent gelijkwaardigheid niet meer of minder dan dat de getalsmatige vergelijking van het aantal ernstig gehinderde woningen en het aantal slaapgestoorden een bevredigend antwoord oplevert. Als ik mij vergis, hoor ik dat graag van de minister.

Uitgebreid is de vraag aan de orde geweest of het nu wel of niet

Bierman-Beukema toe Water

mogelijk zal zijn, tussen de spaarzaam verdeelde handhavingpunten waarvoor een grenswaarde geldt, door te vliegen. Deze vraag wordt zeer uiteenlopend beantwoord. Lukt het wel en wordt dat de praktijk, dan zal dat hinder in het buitengebied tot gevolg hebben. Gebeurt het niet, zoals door de minister en de sector wordt betoogd, dan ontstaat de zogenaamde schaduwwerking van de handhavingpunten en wordt het buitengebied, liggend tussen de voormalige 20 en 35 Ke, voldoende beschermd. De minister heeft toegezegd dat in het buitengebied gemonitord zal worden wat de feitelijke belasting is. Ik ga ervan uit dat op deze punten ook werkelijk gemeten zal worden en dat dit gebeurt op plaatsen die er voor de bevolking toe doen. Graag krijg ik terzake een bevestiging van de minister.

Intussen onderzoekt de commissie-Berkhout welk systeem van handhaving technisch haalbaar en juridisch handhaafbaar is en tegelijk voldoet aan eisen van gelijkwaardigheid ten opzichte van burger en luchtvaartsector. De minister heeft ons inmiddels ook bevestigd dat de genoemde monitoringspunten de functie van handhavingpunten kunnen krijgen na 2005.

Een nieuw middel om de geluidsproductie te beteugelen, vormt het begrip "totaal volume geluid" (TVG). Ook hierover blijken de meningen verdeeld. Deskundigen en MER-commissie lijken zich te verzetten tegen de enkelvoudige optelling van de grenswaarden in de handhavingpunten. Ons lijkt in deze discussie belangrijk welke benadering het meest relevant is voor het beheersen van de feitelijke hinder en het best aansluit bij de systematiek die in de Europese richtlijn inzake omgevingsbeleid wordt geïntroduceerd. Kan de minister aangeven hoe deze vergelijking uitvalt?

Al met al betekent het dat wij ten aanzien van geluid beschikken over verschillende borgingsinstrumenten. Op een aantal vitale handhavingpunten is de geluidsbelasting gemaximeerd. De totale hoeveelheid geluid die Schiphol mag produceren, is eveneens aan een maximum gebonden. Voor tijdens de nachtelijke uren geproduceerd geluid geldt een straffactor. De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan worden in beginsel gesloten tijdens de

nachtelijke uren. In het buitengebied vindt monitoring plaats, die na 2005 kan worden omgezet in handhaving. Daarnaast komen er strengere regels voor route en baangebruik, die op hun beurt een bijdrage moeten leveren aan het beheersen van de geluidshinder.

Geluidsbelasting, de dosis geluid, en geluidshinder, het ervaren van de belasting, zijn niet een-op-een op elkaar te passen. Ook niet-akoestische factoren spelen bij het ervaren van hinder een rol. In dat kader lijkt het zinvol, de regio een rol te geven die het mogelijk maakt, maatschappelijke transacties met de sector tot stand te brengen. Graag een reactie van de minister hierop.

Veel van hetgeen op dit moment wordt beweerd, is gebaseerd op berekeningen en theoretische modellen. Hoe de werkelijkheid eruitziet na ingebruikname van de vijfde baan, weten wij niet. Om die reden onderschrijft mijn fractie het gestelde in de zojuist ingediende motie: stel in 2005 vast hoe het gaat en of de veronderstelde gelijkwaardigheid aan de PKB zich in de praktijk voordoet. Is dat niet het geval, dan zullen alsnog aanpassingen plaats moeten vinden.

Voorzitter: Braks

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Een enkel woord over de dubbeldoelstelling. Het kabinet koos voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Wij maken het onszelf met dit soort bezweringsformules niet eenvoudig. Dat blijkt ook uit de uitspraken van de Raad van State. Nog moeilijker wordt het als de overheid zelf bijdraagt aan de vergroting van het probleem door extensieve woningbouw in de directe omgeving van de luchthaven te ondernemen. Zo leidt op voorhand de realisatie van Haarlemmermeerstad, gelegen tussen de 20- en de 35Ke-contour, tot een toename van het aantal gehinderden. Burgers klagen over niet aflatende geluidshinder. Gemeentebestuurders delen die zorg, maar hebben ook hun eigen ambities ten aanzien van de realisatie van woningbouw en bedrijfsruimten. Het is de vraag of overwegingen van hinder en risico voldoende doorwerken in gemeentelijke plannen. Ik had

hier graag een reactie op gehad van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Wij hebben er kennis van genomen dat de gezondheidskundige evaluatie Schiphol (GES) ook de komende jaren door het RIVM wordt uitgevoerd. Aangezien de meest actuele informatie nog niet tot onze beschikking staat, wil ik dit onderwerp verder laten rusten.

Ten opzichte van de veiligheidszone in de PKB Schiphol en omgeving wordt het externe veiligheidsbeleid aangescherpt ten aanzien van het individueel risico. Met de nieuwe aanpak wordt voorkomen dat sloopzones steeds groter worden bij een toenemend aantal vliegbewegingen. Deze toename wordt in het wetsvoorstel begrensd door het aantal woningen gelegen binnen de 10⁶-individueelrisicocontour. Het nieuwe stelsel kent ook verdergaande gebruiksbepalingen binnen diezelfde contour.

Voor 1 januari 2005 moet een statistisch causaal model worden geïmplementeerd, dat mede als grondslag dient voor de implementatie van een op het luchtverkeer toegesneden maat voor het bepalen van het groepsrisico. Het model moet in 2005 klaar zijn en zal blijkens artikel XI, lid 5 van het wetsvoorstel worden toegevoegd aan de uitvoeringsbesluiten. Vanaf 2005 mogen dan de risico's berekend met dit nieuwe model, niet groter zijn dan de met dit model ex post berekende risico's in 1990. Nog voor dit jaar is ons een demo van dit model toegezegd. Zie ik het goed, zo vraag ik de minister, dat naar verwachting dit model een aantal relevante factoren zal opleveren, die in verschillende mate toe- of afname van het groepsrisico beïnvloeden? Anders gezegd: dat het model inzicht biedt in de mate waarin specifieke gedragingen van de sector het risico vergroten of verkleinen voor, gezien hun ligging, gevoelige objecten? Zo ja, levert het model dan niet vooral inzicht op hoe en door welke maatregelen de verschillende actoren het risico kunnen verkleinen dat een groot aantal mensen omkomt? Inzicht in hoe het beter en veiliger kan, is belangrijk, maar het is niet hetzelfde als voorschrijven wat het ambitieniveau moet zijn; het model als zodanig levert mijns inziens geen norm op voor groepsrisico. Zie ik het

Bierman-Beukema toe Water

goed dat de berekening met dat model ex post van de situatie anno 1990, wel die norm gaat opleveren?

Mijn fractie heeft met meer dan gemiddelde belangstelling gekeken naar de handhavingsaspecten van het voorstel. Raken wij ook in de toekomst verzeild in een situatie die door een briefschrijver werd getypeerd als: "de normen waren nog niet vastgelegd in PKB of aanwijzing, of ze werden overschreden en er werd gedoogd en nog eens gedoogd en nog eens gedoogd." De VVD-fractie wenst zekerheid dat met deze aanpak noch aan belanghebbende burgers, noch aan de luchtvaartsector knollen voor citroenen worden verkocht.

Wat het luchthavenverkeersbesluit betreft, kent het wetsvoorstel een onderscheid tussen de handhaving van regels en de handhaving van grenswaarden. Regels richten zich op één bepaalde sectorgenoot. Grenswaarden niet, omdat de belasting op een handhavingpunt voortvloeit uit het samengestelde gedrag van de sectorgenoten. Bij overschrijding van een grenswaarde volgt een maatregel van de inspecteur-generaal, zodra deze overschrijding wordt geconstateerd. Die maatregel is erop gericht dat in de toekomst overschrijding niet meer voorkomt. Belangrijk acht mijn fractie de formulering van artikel 8.22: "de maatregel volgt." Er staat niet: er kan een maatregel worden opgelegd. Bij overtreding van een regel – te denken valt aan het zogenaamde "fout" vliegen – is vast te stellen wie in overtreding is. Aan de overtreder kan een bestuurlijke boete worden opgelegd. Middels halfjaarlijkse rapportages informeert de inspecteur-generaal de minister over de veiligheids- en milieuaspecten van het luchthavenverkeer.

Al met al acht mijn fractie de kans dat ook werkelijk handhavend wordt opgetreden tegen overtreding van regels of tegen overschrijding van grenswaarden, aanzienlijk verbeterd. De verantwoordelijke toezichthouder is onafhankelijk gepositioneerd. Het meerpettenprobleem van de minister is vereenvoudigd en het instrument van de bestuurlijke boete en van de regulerende maatregel lijkt efficiënt en effectief.

Ik kom tot een afronding. De gekozen systematiek van de wet schept duidelijkheid over de rolverdeling en de afbakening van verantwoordelijkheden. De minister

is niet verantwoordelijk voor de wijze waarop de bedrijfsvoering van de luchthaven is ingericht. De overheid heeft de randvoorwaarden geformuleerd waarbinnen het bedrijf moet opereren. De inspecteur-generaal controleert of dit het geval is. Op overschrijding van een grenswaarde volgt een maatregel die moet voorkomen dat de overschrijding zich in de toekomst weer voordoet. Punt van zorg in de discussie is steeds de vraag geweest of het geboden beschermingsniveau aantoonbaar gelijkwaardig is aan de PKB. Het is belangrijk, daarbij goed voor ogen te houden dat gelijkwaardigheid twee kanten heeft: de gelijkwaardige bescherming van de omgeving, maar ook gelijkwaardige flexibiliteit en groei ruimte voor de sector. Dat luistert nauw. Leggen wij te weinig vast, dan is bescherming voor bewoners onvoldoende gegarandeerd. Leggen wij daarentegen te veel vast, dan beperken wij de flexibiliteit voor de sector zodanig dat van de opzet van het wetsvoorstel om het bedrijf zijn eigen reilen en zeilen te laten regelen, niets overblijft.

De minister heeft bij voortdurend bepleit dat die gelijkwaardigheid er is. Zij heeft die stelling niet voldoende aangetoond, althans niet in de ogen van de MER-commissie. Dat is jammer, want daarmee zijn niet alle twijfels weggenomen. In de loop van de vele gesprekken die wij hebben gevoerd, is het ons niet duidelijk geworden waarom de minister heeft gemeend zo weinig toe te kunnen geven aan de dringende behoefte van velen, het aantal handhavingpunten iets uit te breiden. Noch is ons duidelijk geworden waarom bijvoorbeeld punt K niet op dezelfde plaats kon worden gehandhaafd. Enige inschikkelijkheid op deze punten zou hebben bijgedragen aan de vermindering van wat ik zou willen noemen "gestaald wantrouwen". De minister moet zwaarwegende redenen gehad hebben om niet, of zo weinig, toe te geven. Ons zijn die redenen niet duidelijk geworden.

De vijfde baan moet zo snel mogelijk in gebruik worden genomen. Mijn fractie acht het daarom van groot belang dat de minister de strekking van de motie onderschrijft. Monitoring van de praktijk moet uitwijzen of het wel of niet mogelijk is tussen de handhavingpunten door te vliegen

en wat de effecten daarvan zijn op het buitengebied. In 2005 moet mede aan de hand van die bevindingen aanpassing plaatsvinden van de uitvoeringsbesluiten, opdat zij, mocht dat nu nog niet het geval zijn, op dat moment alsnog gelijkwaardigheid garanderen. De reactie van de minister wacht ik met belangstelling af.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Van den Berg het woord geef, meld ik u de aanwezigheid op de tribune van Zijne Koninklijke Hoogheid Michael I, de voormalige koning van Roemenië.

I welcome His Majesty Michael I, the former king of Romania. We wish him a good stay in the Netherlands.

(Applaus)

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer mede namens de ChristenUnie het woord. De vraag of ons land niet te klein en te dicht bevolkt is voor een luchthaven die ook internationaal van belang is, is op dit moment niet aan de orde. Toch geeft groei van de luchtvaart, ook al is het een selectieve groei, de nodige problemen. Bovendien is door de internationalisering van onze economische stelsels en de daarmee gepaard gaande structurele stijging in vervoerbewegingen de luchtvaart de spil geworden in het langeafstandsvervoer. Voor ons land is het om economische redenen van belang om internationaal over een goede bereikbaarheid te beschikken. Bereikbaarheid via luchthavens wordt door internationaal georiënteerde ondernemingen als een belangrijke vestigingsplaatsfactor gezien.

Dan is er nog een aspect dat de aandacht verdient. Naast de economische groei en de ontwikkeling van de internationale handel speelt de toenemende concurrentie binnen de luchtvaart een belangrijke rol. In combinatie met bijvoorbeeld een vrij gematigde ontwikkeling van de kerosineprijzen treedt een daling op van de reële luchtvaarttarieven en daardoor verbetert de concurrentiepositie van de luchtvaart ten opzichte van onder meer de conventionele trein, zo blijkt uit studies, en – als je de Volkskrant mag geloven – ook van de hoge snelheidlijn.

Van den Berg

Nu is er tussen de luchthavens in diverse landen ook concurrentie. Dat kan bijvoorbeeld door lage tarieven veel overstappende passagiers te bewegen, gebruik te maken van de luchthaven, maar er vindt ook concurrentie plaats bij de kwaliteit van de voorzieningen van luchthavens, zoals de bereikbaarheid aan landzijde, parkeervoorzieningen, enz.

Samenvattend, voorzitter, Schiphol kan naar onze mening, de concurrentie aan. De positie van de luchtvaart wordt sterker zodat Schiphol op niet zo lange termijn opnieuw zijn maximale capaciteit zal hebben bereikt. Hoewel de discussie over de negatieve effecten van deze groei op het terrein van het milieu, de gezondheid en de veiligheid indringend wordt gevoerd, weegt het economisch belang kennelijk voldoende zwaar om te blijven inzetten op een groei van de luchtvaart en onze luchthaven.

Nu is het de kunst om telkens weer het evenwicht te vinden tussen belangen en aanspraken, tussen milieu en economie. Naar onze mening is dit een taak van de politiek, maar dan is het noodzakelijk dat ook de Kamer over goede en heldere informatie beschikt. Naar onze mening ontbrak het hieraan. Ook was de informatie onvoldoende! Vandaar de behoefte om gesprekken te voeren met deskundigen die wij hartelijk voor hun inspanningen danken.

Er is sprake van een gemiste kans om bij zo'n belangrijk wetsvoorstel vanuit het kabinet duidelijkheid te verschaffen. Dit heeft geleid tot onbehagen en onnodige vertraging. Deze tijd had uitstekend kunnen worden benut om advies aan te vragen bij de Raad van State. Dit was naar onze mening van belang omdat er een afzwakking is waar te nemen van de rechtsbescherming van belanghebbenden. Feitelijk kende het eerste wetsvoorstel nog de mogelijkheid om tegen het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeerbesluit beroep in te stellen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In de vijfde en zesde nota van wijziging is die mogelijkheid komen te vervallen. De twee besluiten hebben nu de vorm van algemene maatregelen van bestuur en zijn op de zogenoemde "negatieve lijst" bij de Algemene wet bestuursrecht geplaatst. Nu is dit wel een wens van de Tweede Kamer in verband met

het primaat van de politiek, maar naar onze mening ontstaat hier spanning met de rechtsbescherming. Bovendien hebben wij nooit begrepen dat de wens door een meerderheid van de Tweede Kamer is geuit dat de mogelijkheid van beroep op de bestuursrechter zou moeten vervallen. Zijn deze elementen niet door de minister zelf toegevoegd? Heeft zij de consequenties hiervan niet door de minister zelf hieraan verbonden?

In deze tijd wordt getracht weer inhoud te geven aan het begrip burgerschap. Dit kan belangrijk zijn om de relatie burger-overheid te verbeteren en dit is hard nodig, maar dan moet de overheid zich maximaal inzetten, de rechtsbescherming voor belanghebbenden zo goed en helder mogelijk te regelen. Wij verzoeken de minister hierop haar zienswijze te geven met als uitgangspunt de "gelijkwaardigheid" die bij dit wetsvoorstel als uitgangspunt dient.

Eerder in deze bijdrage sprak ik over een selectieve groei. Ik wil dit nog eens benadrukken, omdat door de ingebruikname van de vijfde baan er natuurlijk aanzienlijk meer capaciteit bijkomt en de druk ook zal toenemen. Helaas moeten wij constateren dat andere opties op dit moment politiek niet meer actueel zijn. Helaas biedt verplaatsing van (een deel van) de nationale luchthaven naar een lokatie in de Noordzee niet de zeer gewenste ruimte in de Randstad. Dit zou de discussie die wij nu voeren minder belasten. Nu moeten wij ons inspannen om de overlast, gezondheidsrisico's, veiligheid en overbelasting van de omliggende infrastructuur, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het argument dat de overlast aanzienlijk minder zal zijn door de ingebruikname van de vijfde baan klinkt goed. De nieuwe baan is in een gebied gesitueerd waar aan- en uitvliegroutes veel minder belastend zijn voor de omgeving, maar tot nu toe blijkt uit de gesprekken met diverse deskundigen dat dezen in hun beoordeling daarvan niet op één lijn zitten.

Zo beoogt het wetsvoorstel de invoering van een nieuwe systematiek ten aanzien van geluidshinderindicatie. Een systematiek die te vergelijken zou zijn met de in te voeren Europese Richtlijn. Die richtlijn wil nieuwe geluidshinderindicatoren introduceren, maar er wordt ook uitgegaan van een

zonestelsel. Het wetsvoorstel dat nu aan de orde is gaat uit van handhavingspunten. Wij vragen de minister om ons te verduidelijken of dit in overeenstemming is met de ontwerprichtlijn.

Grote verwarring is er over het begrip gelijkwaardigheid nu wordt overgegaan naar een andere dosismaat: van Ke naar L_{den} of L_{night} . Wij hebben van deskundigen op dit gespecialiseerde terrein geleerd dat de grootheden wel over geluid gaan, maar dat ze onvergelijkbaar zijn. Zo verschillen ze onder meer in de mate waarin de nacht als vermenigvuldigingsfactor meetelt waardoor de grootheden zich verschillend zullen gedragen. Zo zullen stillere vliegtuigen binnen een bepaald geluidsbudget meer vliegbewegingen kunnen maken, maar bij Ke en L_{den} gaat dat op een verschillende wijze.

Ook, zo hebben wij begrepen, is het nog onduidelijk hoe in de toekomst moet worden omgegaan met veranderingen van vliegroutes. In het huidige luchthavenverkeersbesluit kiest men voor een bepaald aantal handhavingspunten op plekken met een bepaalde grenswaarde. In de oude situatie was het relatief duidelijk, omdat binnen het kader van de PKB de woningen konden worden geteld in de 35 Ke-zone. Onhelder is het nog wat hiervoor in de plaats komt. Wil de minister voor ons eens verduidelijken hoe wij hier het begrip gelijkwaardigheid kunnen interpreteren?

Over de handhaafbaarheid zijn ook de nodige vragen te stellen. Het grote verschil is dat onder het oude stelsel werd gehandhaafd op een volledige contour. Daarbij werd ook het buitengebied beschermd. In het nieuwe stelsel is dit totaal anders. Er is sprake van 29 punten die liggen om een nabij de oude contour, maar voor de gebieden die liggen tussen die 29 punten en voor het buitengebied is geen bescherming geformuleerd.

De commissie-Berkhout stelt vanaf het begin, zo hebben wij begrepen, dat zij dat een wezenlijke verandering vindt. Is hier dan nog sprake van gelijkwaardigheid? De commissie-Berkhout heeft het begrip "geluidslandschap" geïntroduceerd. Hierdoor zou beter in beeld worden gebracht hoe het precies zit. Daar hebben belanghebbenden ook recht op. Waarom is dit idee toen het op tafel werd gelegd niet opgepikt? Ook zijn we niet gelukkig met de wijze

Van den Berg

waarop door de bewindslieden wordt omgegaan met wat in het toetsingsadvies staat. Ons MER-systeem beoordeelt de kwaliteit en juistheid van de milieu-informatie om een goed en weloverwogen besluit te kunnen nemen. Nu is de commissie van mening dat de informatie, verstrekt in het milieueffectrapport, tekortschiet. Er zijn aanvullingen noodzakelijk. In de brief van 28 maart schrijven de ministers dat zij de constatering van de MER-commissie dat het milieueffectrapport essentiële tekortkomingen vertoont op de aspecten geluid en externe veiligheid niet delen. De motivering van de bewindslieden vinden wij niet helder. Graag willen wij een nadere onderbouwing.

Er is, en naar onze mening terecht, zorg over gezondheidseffecten ten gevolge van vliegtuigverkeer. Ook de Gezondheidsraad is die mening toegedaan. Nader onderzoek is echter nodig om effectieve maatregelen te kunnen nemen om de gezondheidsschade zoveel mogelijk te beperken. Daarom vinden wij het een misser dat wij, nu wij voor zo'n belangrijke beslissing staan, niet kunnen beschikken over een studie van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne en TNO over deze problematiek. Wat is hiervan de oorzaak?

Voor een tweetal zaken vragen wij nog aandacht. Dat is ten eerste de externe veiligheid en ten tweede de stankproblematiek. Er zal rekening mee moeten worden gehouden dat er daadwerkelijk een ongeval kan plaatsvinden. De luchthaven is gesitueerd in een kwetsbaar gebied. Nu hebben we begrepen dat als er in 2005 een statisch causaal model is, de minister een norm gelijkwaardig aan die van 1990 zal stellen. Hoe kan dat? Die norm is er namelijk nog niet. Nogmaals wijzen wij er op dat in de wet en de voorliggende ontwerpbesluiten niets over stank is opgenomen. Dat vraagt om problemen. Waarom is hier niets voor geregeld?

Onze bijdrage is kritisch van toon. Dat heeft alles te maken met één van de uitgangspunten van onze partijen de SGP en de ChristenUnie: de betrouwbare overheid. Dat is een overheid die consistent handelt, helder formuleert en handhaaft wat men oplegt. Daar komt voor ons nog een andere dimensie bij: het rentmeesterschap. Wij zijn rentmeester. Wij hebben de opdracht van onze

Schepper, de aarde te bebouwen en te bewaren. Juist op dit terrein luistert dit nauw. Dit wetsvoorstel roept spanning op ten aanzien van de betrouwbare overheid. Wellicht kan de ingediende motie daaraan het een en ander verbeteren. De reactie zien wij dan ook met een zekere spanning tegemoet. Na de beantwoording zullen de fracties van SGP en ChristenUnie zich beraden op hun standpunt.

□

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter. Het opgetaste dossier op de vloer in mijn werkkamer is zo'n halve meter hoog. Aan dit complexe wetsvoorstel zitten veel aspecten en er zijn veel vragen over te stellen. Dit is vooral gebeurd in de procedure van de schriftelijke voorbereiding. Hierbij zijn ook duizenden mensen nauw betrokken. Velen daarvan hebben zich met het onderhavige probleem beziggehouden en dat hebben wij gemerkt: mensen die in de buurt van Schiphol wonen en daar werken houden zich hier daadwerkelijk mee bezig. Velen zijn verontwaardigd over de inhoud van de plannen. Daar kun je niet altijd wat aan doen. Soms moet je in de politiek vuile handen maken en moet je maatregelen nemen die voor sommigen voordelig, voor anderen nadelig zijn. Anderen zijn verontwaardigd over de gevolgde procedure, over de wijze waarop de politiek heeft gehandeld. Dat mogen wij niet laten voortbestaan. Wij moeten hierover duidelijkheid geven. Politiek is een openbaar bedrijf en wij horen zo goed mogelijk te laten zien wat wij doen en waarom wij het doen. Ik hoop dat de minister zich in dit debat, dat zich daarvoor leent, wil verantwoorden voor de gevolgde handelwijze. Ik wil het vooral hierover hebben en vele nog openstaande vragen, die vorige sprekers hebben genoemd, maar laten liggen. Ik zal luisteren naar de antwoorden op die vragen.

Wat is de taak van de politiek, van politici? Het de taak om onvergelykbare grootheden tegen elkaar af te wegen; niet om te wegen. Wegen kun je doen op een weegschaal en dan heb je dingen van een gelijke dimensie nodig. Neen, in de politiek moeten wij ongelijksoortige dingen afwegen: een cultureel centrum tegen een straaljager, huursubsidie tegen een brug, een aquaduct tegen belastingverlaging.

Voor dingen die je wilt vergelijken heb je deskundigen met hun computers nodig. Die kunnen zeggen: A kost meer dan B bij gelijke kwaliteit. Misschien kunnen ze zelfs zeggen: je kunt beter geen werkspoor hebben en de treinwagons in het buitenland kopen, al wordt dit al ingewikkelder omdat hierbij werkgelegenheidsaspecten een rol spelen.

De Schipholproblematiek is in essentie een echt politiek probleem. Teruggebracht op zijn essentie gaat om een afweging van het belang van de Nederlandse luchthaven, die een prachtige luchthaven is, prijzen wint vanwege zijn kwaliteit en van de grootste betekenis voor onze economie en ons toerisme is, tegen het belang van mensen die slecht slapen omdat er zoveel lawaai is. Dit is een politiek probleem en het is onze taak om een afweging te maken.

Wat is het eigenaardige van dit debat? Het wetsvoorstel 27603 gaat daar nauwelijks over. Het gaat juist over vergelijkingen, wegingen, in plaats van over afwegingen. Ik zal dat verduidelijken. In de omgeving van Schiphol mag de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en luchtvaartgeluid. Dit laatste moet zelfs verbeteren. Verder mag geen verslechtering plaatsvinden ten opzichte van de PKB. Het kernwoord is "gelijkwaardigheid". Gelijkwaardigheid lijkt zeer veel op vergelijken van dingen die je met elkaar kunt vergelijken, zoals risico's en externe veiligheid. Lokale luchtverontreiniging kun je vergelijken. Het gaat gewoon om picogrammen van het een en ander.

Er is een heftig politiek debat gevoerd, en zeker onze kamercommissie heeft zich daar uitvoerig mee beziggehouden, over iets wat je aan deskundigen of computers wilt overlaten. Hoe komt het dat wij niet hebben gezegd: dit zijn de feiten en nu zullen wij de politieke afweging maken? Ik zal iets voorlezen van wat de heer Berkhout hierover heeft gezegd. In onze hoorzitting zei hij: mijns inziens mag het NLR (het nationaal laboratorium voor lucht- en ruimtevaart) gezien zijn opdracht claimen dat het de sommen die het heeft opgegeven gekregen goed heeft gemaakt. Wij vinden evenwel dat niet de goede sommen zijn gemaakt. Uit sommen die wij hebben

Terlouw

gemaakt blijkt glashelder dat er geen gelijkwaardigheid is. Het is alleen zo jammer dat wij de discussie daarover niet op gang hebben gekregen. Wat de commissie MER stelt is ook de ervaring die wij hebben opgedaan. Er is selectief uit ons rapport geplukt en onze bevindingen zijn niet goed weergegeven.

Met andere woorden: de deskundigen vinden dat de politiek, de minister, hun bevindingen negeert of misbruikt. Ik wil graag het verweer van de minister hiertegen horen, want dit is een ernstige beschuldiging. Dit blijkt ook uit de woorden en geschriften van de commissie MER. Een citaat van de heer Scholten uit de hoorzitting: De commissie MER beoordeelt uitsluitend of het milieueffectrapport de informatie bevat die het bevoegd gezag nodig heeft om een goed en weloverwogen besluit te nemen. Precies dat menen wij ook in dit geval te hebben gedaan. Wij vinden dat de informatie verstrekt in het MER tekortschiet en hebben erop gewezen dat aanvullingen noodzakelijk zijn.

Daarom kwam de commissie MER tot de ongebruikelijke stap om onze commissie te laten weten dat de minister onvoldoende recht doet aan wat er in het toetsingsadvies staat. Dat is nogal wat! Ik kan mij niet herinneren dat ik ooit in mijn politieke carrière heb meegemaakt dat een commissie MER dit doet. Graag het verweer van de minister hiertegen.

Kortom, de minister maakt gebruik van deskundigen die zij heeft ingehuurd. Volgens hen zijn hun adviezen genegeerd of selectief gebruikt. Ik vind dat het hier op tafel moet komen en daarom zeg ik dit. Ik vind ook dat de minister het recht heeft om zich in het openbaar te verweren tegen wat daar gezegd is. Het gevolg is dat wij niet aan het afwegen zijn, maar dat wij rond strompelen op het terrein van de deskundigen. Dat hebben wij de afgelopen maanden gedaan. Ik wil hier graag uitleg over. Waarom heeft de minister niet eerst helderheid gekregen over de feiten, in die zin dat zij het met haar deskundigen eens was?

Ik wil, met een zekere tegenzin, toch iets over de feiten zeggen. Ik wil namelijk liever over politiek praten. Ik citeer weer de heer Berkhout: Er is een majeur verschil tussen het oude en het nieuwe stelsel. Onder het oude stelsel werd gehandhaafd op

een volledige contour. In de praktijk kwam dit neer op 250 punten. Onder het oude stelsel werd ook het buitengebied beschermd. In het nieuwe stelsel is dit geheel veranderd. Daarin is sprake van 29 punten die liggen om en nabij de oude contour. Voor de gebieden tussen de 29 punten, maar ook voor het buitengebied, is er geen enkele bescherming meer geformuleerd.

Dit zijn harde woorden van de heer Berkhout. Gelijkwaardigheid tussen het oude en nieuwe stelsel is niet aannemelijk gemaakt. Dat is toch het minste wat wij moeten constateren vanwege onze hoorzittingen, laat staan dat het is gegarandeerd. Dat is toch de mededeling die wij van verschillende deskundigen hebben gehoord. De minister denkt hier anders over en zal andere deskundigen hebben gehoord die er ook anders over denken. Ik meen dat je over dingen die vergelijkbaar zijn tot een oplossing moet kunnen komen, anders dan in de politiek waar je bij afwegingen niet altijd tot een oplossing komt, maar je je eigen standpunt houdt. Waarom dan niet meer rekenpunten?

Ik heb lang op het verkeerde been gestaan door mijn eigen schuld omdat er soms gesproken werd over handhavingspunten en meetpunten, maar er zijn geen meetpunten. Wel op Schiphol, maar niet op het gebied waarover het hier gaat. Er zijn alleen maar rekenpunten. Dit was niet altijd even duidelijk, maar ik had het misschien kunnen weten als ik de stapel nog beter had gelezen. Ik kreeg onlangs een brief van akoestici en zij stelden: het berekenen van geluidsemissie is een orde moeilijker dan het meten ervan. Dit lijkt mij aannemelijk. Wij allen weten dat geluid een heel lastig fysisch fenomeen is. Wij weten dat, als je een akoestische zaal wilt ontwerpen, hoe moeilijk dat is, hoe vaak dat verkeerd gaat en dat de akoestiek toch niet zo goed is. Geluid met zijn turbulenties, puntbronnen, enz., is fysisch heel moeilijk te hanteren. Daarom kan ik mij voorstellen dat het uiteindelijk iets minder moeilijk is om het te meten dan om het te berekenen, omdat je een zeer ingewikkeld stelsel van vergelijkingen moet oplossen.

In mijn simpele oude natuurwetenschappelijke werkwijze dacht ik: je maakt een rekenmodel, je stelt de vergelijkingen op, je laat de computer rekenen en dan ga je het

meten; bijvoorbeeld op 29 punten, het werkelijke geluidsniveau. Daarna ga je het vergelijken met de berekeningen, dan klopt het niet en dan pas je de berekeningen aan. Zo doe je dat, net zolang totdat je vindt dat het rekenmodel aardig naar de werkelijkheid is. Maar neen, er wordt niet gemeten tot 2005, althans niet op die punten waarover wij het hebben. Dat zij zo. Het lijkt mij dat meten gemakkelijker en betrouwbaarder is, maar misschien is dat niet waar.

Als je dan rekent, en dit is een probleem waar ik mee zit en ik hoop dat de minister mij dit kan verduidelijken, waarom dan maar 29 punten en niet bijvoorbeeld 250? Computers vallen niet onder een CAO. Die kunnen van de week nog net zoveel punten als je wilt uitrekenen en dat kost praktisch niks. Ik heb in het begin steeds gedacht: het is duur, die meetpunten zijn dure apparatuur en daar moeten mensen bij zitten, enz. Welnee, die computer rekent gewoon uit wat je wilt. Dit is mij ook bevestigd door de commissie-Berkhout. Sterker, ik denk – en als dit niet zo is wil ik graag uit de droom worden geholpen – dat je nu al kunt uitrekenen wat waarschijnlijk de situatie in 2005 zal zijn. Rekenen, niet meten! De minister zal dan zeggen dat de input onbekend is, wij weten niet welke vliegtuigmotoren nog minder geluid zullen produceren, om welke vliegfrequentie en windrichting het gaat. Dat weet je pas in 2005. Jawel, maar je kunt het variëren. Je kunt een heel programma invoeren en dat kun je variëren: een worst case, een best case of een average case. Dan krijg je een behoorlijk inzicht. Voor ieder punt van binnen- en buitengebied, voor iedere input kan die computer dat zonder meer even uitrekenen. En waarom gebeurt dat niet? Waarom heeft de commissie-Berkhout niet de ruimte gekregen om dat te doen en ook vanaf 1990, met de bekende input, uit te rekenen wat het dan volgens al die rekenpunten moet zijn? Ik begrijp dat niet en ik hoor graag van de minister waar dat in zit. De verdinking rijst, maar die is misschien onterecht, dat men het niet wil weten; dat het het belang van Schiphol is niet te weten hoe het precies zit, omdat het de bewegingsvrijheid van de luchthaven zou kunnen inperken.

Nu even duidelijk, voorzitter. Onze fractie staat volstrekt achter de

Terlouw

uitgangspunten van het wetsvoorstel. Het is een prima opzet. Luchthaven: hier zijn je randvoorwaarden en wij maken een politiek oordeel over wat voor de mensen die in het buitengebied wonen volgens ons aanvaardbaar is. Binnen die randvoorwaarden mag u doen wat u wilt en zorg er maar voor dat u een optimale bedrijfsvoering hebt. Daar sta ik achter. Het is prima, vrij in de invulling. Je moet echter wel zoveel mogelijk willen weten. Dat is mijn oordeel en ik hoop dat de minister zegt dat ze ook zoveel mogelijk wil weten om dit zo goed mogelijk te laten doen. Dan pas kun je je politieke werk doen, namelijk het afwegen van die ongelijksoortige grootheden.

Ik heb slechts enkele punten aangestipt, maar ik vind dit wel de essentie van de politieke procedure zoals die naar buiten is gekomen. De gelijkwaardigheid tussen het stelsel in dit wetsvoorstel en dat van de PKB is in mijn ogen niet gegarandeerd. Dat zeggen de deskundigen en dat is niet goed. Je moet de volledige contour berekenen volgens sommigen en de minister vindt dat dit niet nodig is. Ik heb mijn twijfels en als ik mijn twijfels heb, doet zich de vraag voor: moet de fractie van D66 tegen het wetsvoorstel stemmen? Daar komt dan weer de politieke afweging. Met anderen vinden ook wij het heel belangrijk dat de vijfde baan in gebruik wordt genomen. Daar ligt een investering van een 0,5 mld euro en het lijkt mij goed voor de omwonenden en voor Schiphol. Het valt dus niet mee om tegen het wetsvoorstel te stemmen, maar dan moeten wij wel de toezegging hebben dat het zodanig wordt gewijzigd dat alsnog aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan als na evaluatie in 2005 blijkt dat er niet aan is voldaan. Dit moet in de wet vastliggen en dat is ook de essentie van de motie die is ingediend namens de commissie door de heer Baarda.

De minister is het niet met de deskundigen eens. Dan moet de evaluatie in 2005 het maar uitmaken of aan die gelijkwaardigheid is voldaan. Je kunt er, zoals ik al zei, nu al heel wat aan rekenen. Het gaat om een gelijkwaardigheid waar de minister geloof aan hecht, maar volgens de commissie-Berkhout, de commissie MER en andere is die niet aannemelijk gemaakt. In de wet moet worden vastgelegd dat, als uit de

evaluatie blijkt dat er geen gelijkwaardigheid is, het stelsel wordt aangepast. In de uitvoeringsbesluiten moet worden opgenomen dat er na uiterlijk drie jaar een nieuwe MER komt. Als blijkt dat er geen gelijkwaardigheid is tussen de stelsels, nog afgezien van de ingewikkelde randvoorwaarden uit de overgangsartikelen XI t/m XIII die ook in de motie staan, moeten die besluiten gewijzigd worden. Ik hoop dat de minister dit wil toezeggen. Het moet in de besluiten zelf staan, dan is het bindend. De minister is demissionair maar zij wilde graag dat het wetsvoorstel nog werd behandeld. Wij ook trouwens. Dan moet zij ook de vrijheid voelen om dingen toe te zeggen waaraan ook haar opvolgers zich gebonden achten. Dan zou het ons gemakkelijker worden gemaakt om voor het wetsvoorstel te stemmen.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. De toenmalige woordvoerder van onze fractie in de Tweede Kamer karakteriseerde het wetsvoorstel Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol als een "tamelijk eenvoudige wet, redelijk simpel van opzet". Hij voegde daaraan toe: de gevolgen van deze wet zijn echter zeer ingrijpend, omdat er zoveel samenhang is met daaronder liggende besluiten. Een goede en adequate behandeling leek hem dan ook buitengewoon ingewikkeld.

Over goed of slecht wil ik geen oordeel vellen. Wel leek het mij passend om te onderstrepen dat processen van wet- en regelgeving als de onderhavige voor gewone mensen, waartoe ik ook de gemiddelde volksvertegenwoordiger reken, moeilijk te verteren zijn. Desalniettemin zijn er altijd mensen die deskundig en betrokken proberen met hun wetenschap bij te dragen aan de kwaliteit van de besluitvorming. Voor de goede orde wil ik hierbij nadrukkelijk zeggen dat ik ook de medewerkers van de bewindsliden van Verkeer en Waterstaat en van VROM hieronder schaar.

Het wetsvoorstel dat wij nu bespreken is op 30 oktober 2001 in de Tweede Kamer aangenomen. De toenmalige drie grootste fracties stemden voor, andere tegen. Hoewel deze Kamer zich noch als muis, noch

als leeuw wil gedragen, mocht worden verwacht dat het wetsvoorstel na de schriftelijke procedure in twee rondes en het plenaire debat met minstens een behoorlijke meerderheid zou worden aangenomen. Dat kan alsnog, maar de procedure tot nu toe is niet alleen veel langer dan gebruikelijk geweest, maar heeft ook een aantal intermezzo's gekend die binnen en buiten dit gebouw tot vreugde en droefenis hebben geleid. Ik spreek dan niet zozeer over de breed gedragen wens om de Raad van State nog eens na de behandeling in de Tweede Kamer om een nader advies te vragen, maar veel meer over de onzekerheid of de garantie van gelijkwaardigheid tussen de PKB en de nieuwe wet uiteindelijk daadwerkelijk zal worden geëffectueerd. Ik kom hierop terug.

Eerst wil ik nader ingaan op de schriftelijke en mondelinge gedachteswisseling tussen deze Kamer en de betrokken bewindsliden over de vanuit deze Kamer veel besproken wens om, na de behandeling aan de overzijde, de Raad van State nader advies te vragen. Ik wil die discussie niet in extenso herhalen, maar wil er nog wel iets over zeggen. Na het wisselen van de argumenten in twee schriftelijke rondes en een separate brief heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de schijn gewekt dat de noodzaak om tempo te maken met het wetgevingsproces minstens zo belangrijk was als een zorgvuldige behandeling. In een brief aan de voorzitter van de vaste commissie van 15 maart 2002 concludeert de minister dat, als het wetsvoorstel niet voor de verkiezingen van 15 mei door de Eerste Kamer wordt aanvaard, het lopende invoeringstraject moet worden afgebroken. "Gelet op de omstandigheid dat in 2002 een nieuwe Tweede Kamer en een nieuw kabinet aantreden en op de logistieke aspecten die met de (feitelijke) invoering van het nieuwe stelsel samenhangen, is dan uitstel van minstens een jaar te verwachten.", zo schrijft de minister. Ik noem dat powerplay. De minister levert daarvan overigens op 17 mei het bewijs van. Mede namens haar collega van VROM is zij niet alleen verheugd, maar zelfs zeer verheugd dat de Eerste Kamer nog voor het zomerreces de behandeling van het wetsvoorstel ter hand wil nemen, waardoor nog voor het reces een essentiële stap kan worden gezet op

Castricum

weg naar een tijdige ingebruikneming van de vijfde baan.

Hier wordt zonder twijfel iets groots verricht, maar een enkele kanttekening lijkt niet misplaatst. De vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft zich uiteindelijk neergelegd bij de weigering van de minister om de Raad van State alsnog te vragen een nader advies uit te brengen. Dat laat onverlet dat het argument "tijd" ijdel is gebruikt. Bovendien: als het zo simpel is als prof. mr. Koeman op verzoek van Schiphol nog eens heeft bevestigd, zou ook de Raad van State naar mag worden aangenomen het klusje in korte tijd hebben kunnen klaren. Het zal de minister inmiddels duidelijk zijn: niet zozeer haar verzet tegen een nader advies, maar vooral de achteraf niet steekhoudende argumenten die de ondergang van de vijfde baan en daarmee die van de luchtvaart in ons land voorspelde, hebben haar geloofwaardigheid niet vergroot. Daar komt overigens bij dat de juridische adviseurs van vier milieuorganisaties van mening zijn dat aanwijzing 277 voor de regelgeving ten onrechte is genegeerd. Interessant is daarbij dat eerder genoemde heer Koeman stelt dat "mocht desalniettemin aansluiting gezocht worden bij aanwijzing 277 dan wijs ik op de in het tweede lid genoemde mogelijkheid van de ministerraad om van het horen van de Raad van State af te zien in geval dringende redenen zich daartegen verzetten." Is de minister, gegeven het feitelijke verloop van de ontwikkelingen, ook nu nog de mening toegedaan dat die dringende redenen wis en waarachtig aanwezig waren?

Voorzitter. Hoewel er binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, en dus ook in de Kamer, op onderdelen van de voorstellen verschillend wordt gedacht over de toekomst van de nationale luchthaven, is het naar mijn gevoel vooral de gemeenschappelijke zorg voor een voldoende bescherming van de burger die ons onder meer tot de gezamenlijke motie heeft gebracht die de voorzitter van de commissie zo-even heeft ingediend. In haar brief van 29 mei heeft de minister te kennen gegeven dat zij bereid is een voorziening in de regelgeving op te nemen waarin de door de vaste commissie gewenste garantie wordt vastgelegd. De teneur van de brief van de minister is niet moeilijk

samen te vatten: wij doen ons best en mocht het niet lukken dan ligt het in de rede dat een voorziening wordt getroffen.

Wij zijn benieuwd naar een nadere verduidelijking, een concretisering van de voorziening, zeker nu de minister op dit punt enige toegeeflijkheid heeft laten zien. Ik stel het zeer op prijs als zij op dit punt uitgebreid wil ingaan. Het antwoord op die vraag is belangrijk. Mijn fractie heeft, ondanks de vele vermoedens die daarover worden geuit, geen reden om te geloven dat het "complot" tussen de luchtvaartindustrie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat regeert. Wellicht is het vele wantrouwen waar wij tegenaan zijn gelopen, en waarover uitvoerig is gesproken, een erfenis uit het verleden. Mocht dat het geval zijn, dan moet worden geconstateerd dat in het maatschappelijk proces veel schade is aangericht en de inzet van vele betrokkenen aan weerszijden van de demarcatielijn uiteindelijk niet tot het gewenste resultaat heeft geleid. Eerder lijkt het tegendeel het geval. Iedere vergelijking gaat mank, maar toch is het interessant om te kunnen vaststellen dat het aanvankelijke rumoer rond de mainportontwikkeling in Rotterdam langzaam maar zeker is verstomd en uiteindelijk heeft geleid tot een brede consensus. Nu kunnen er intelligente mensen zijn die weten te melden dat vliegtuigen vliegen en schepen varen. Ze hebben gelijk, maar je kunt niet over het hoofd zien dat er een zekere paralleliteit bestaat tussen de twee ontwikkelingen. Het is interessant om, gelet op Rotterdam als tweede belangrijke infrastructuurele katalysator van de Nederlandse economie, de twee processen naast elkaar te zetten en de uitkomst daarvan met elkaar te vergelijken.

In een bijlage van de Staatscourant van 7 mei 2002 onder de kop "Mainportinvesteringen vooral voordelig voor het buitenland" noemt de overigens zeer kritische Delftse hoogleraar prof. ir. Albert Pols de investering voor uitbreiding van het bestaande banenstelsel op Schiphol zeer rendabel te meer omdat de geluidshinder afneemt en de financiële risico's uiterst gering zijn. Dat de nuance niet altijd verloren gaat, komt in deze context ook tot uiting in een uitspraak van Arno Steekelenburg van de eveneens kritische Zuid-Hollandse Milieu-

federatie in het blad Milieu Actief waarin hij opmerkt dat, als er in West-Europa geen haven zou zijn en je een "goeie plek" moet aanwijzen, je absoluut in Rotterdam uit zou komen, "ook vanuit het milieu bezien". Dat alles neemt niet weg dat veel mensen grootschalige veranderingen in de fysieke omgeving als een ernstige bedreiging van de leefbaarheid ervaren. Het subjectieve karakter van die gevoelens maakt het probleem niet minder. Het zijn geen eenlingen. Het zijn groepen burgers die zich op allerlei manieren organiseren en van de hoed en de rand weten. Het zijn overheden, lokale overheden, die de consequenties van de ontwikkelingen rond die fysieke infrastructuur, in dit geval van de luchthaven, met argusogen bezien. Het is de commissie Geluidshinder Schiphol die laat weten dat de inhoud van de MER zo complex is dat de onzekerheid omtrent een gelijkwaardig beschermingsniveau voor de omgeving van Schiphol niet is weggenomen en vindt dat de omgeving recht heeft op een systeem dat uit te leggen is aan de modale burger.

De Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol, die 70 bewonersorganisaties representeert, maakt zich onder andere zorgen over de volksgezondheid. Sinds een aantal jaren staat het slaapverstoringsonderzoek op de agenda. De uitkomsten daarvan kunnen van grote betekenis kan zijn. Terecht vraagt men zich af of het toeval is dat de uitkomsten van dit onderzoek pas twee maanden nadat wij dit debat voeren aan het publiek kenbaar kunnen worden gemaakt.

De twijfel regeert. Dat is niet alleen het geval bij veel mensen die in de ruimte rond Schiphol wonen, werken en leven. Wij hebben in commissieverband diepgaand met elkaar en met een keur van deskundigen de onzekerheden besproken. De experts zijn we dank verschuldigd. Het waren interessante, ingewikkelde en zelfs voor sommigen in deze Kamer procedureel enigszins omstreden ontmoetingen die ten doel hadden inzicht te krijgen in wat ik zonder meer een buitengewoon ingewikkeld complex van wet- en regelgeving wil noemen. Onze woordvoerder in de Tweede Kamer had gelijk: simpel op het eerste gezicht, maar overigens een pad vol angels en klemmen waarop

Castricum

een gelijkwaardigheid gevonden moet worden die slechts virtueel kan bestaan.

In die gesprekken met deskundigen hebben wij geprobeerd nader inzicht te krijgen in de verschillende aspecten die met de voorstellen gemoeid zijn. Een ongebruikelijke stap was het contact van de MER-commissie in de richting van de vaste commissie. Ook die stap werd gemotiveerd door ernstige twijfels over de gelijkwaardigheid van het normenstelsel. Het heeft weinig zin de gedachteswisseling hier te herhalen na alles wat er al over gezegd is. Bovendien zal ook de minister het openbare gespreksverslag hebben gelezen. Het lijkt mij zinvol wanneer zij in haar beantwoording opnieuw duidelijk ingaat op de aangelegen onderwerpen, die voor een deel al de revue hebben gepasseerd.

De onderwerpen die de heer Scholten namens de MER-commissie ter discussie stelde, kwamen ook geheel of gedeeltelijk terug in de andere gesprekken die wij hebben gehad met de commissie-Berkhout, Natuur en Milieu en de NLR. Het zou verhelderend en interessant zijn om aan het eind van de rit iets van de minister te horen over haar positie ten opzichte van het proces en de ook voor haar vervelende hinderpalen die men daarin heeft moeten nemen. Mij dunkt dat het er uiteindelijk om gaat hoe in de gegeven situatie de beslissingen kunnen worden genomen die enerzijds Schiphol de ruimte geven en anderzijds van burgers die oprecht bezorgd zijn over de kwaliteit van hun bestaan geen afgeleide maken van de kansen die wij in het belang van het land nu eenmaal niet kunnen laten liggen. In een eerder door mij aangehaald blad breekt KLM-directeur Cerfontaine de staf over de Nederlandse hindermacht. Vooral nog moet worden vastgesteld dat alle belemmeringen die in de weg worden gelegd niet hebben geleid tot de ondergang van Schiphol. Het tegendeel is het geval.

Ik citeer nog een keer de heer Cerfontaine uit de bijlage van de Staatscourant: "Aan de luchtzijde zijn wij door de komst van de vijfde baan klaar, maar dat is maar een onderdeel van het grotere geheel." Op 6 juni schrijft de NRC: "Regeren is vooruitzien. De politieke discussie over de vijfde baan van Schiphol is nog niet afgerond, maar de

luchtvaartsector presenteerde gisteren al vergevorderde plannen voor de aanleg van een zesde en zevende baan, plus een tweede passagiersgebied." Schiphol denkt dat de zogenoemde herconfiguratie van het banenstelsel binnen de geldende milieueisen kan plaatsvinden – het is een plan voor de langere termijn – maar de milieuorganisaties geloven daar niets van. Zij zeggen dat er met de huidige vijfde baan al geen sprake meer kan zijn van een gelijkwaardige vertaling van de oude Schipholnormen, zoals beloofd door minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat, laat staan met een uitbreiding met een zesde en zevende baan.

Voorzitter. Het slot van mijn bijdrage is dan ook: wordt vervolgd.

□

De heer **Bierman** (OSF): Alle vragen die verhelderend zouden moeten werken, zijn al gesteld. Ik wil mij daarom beperken tot een aantal opmerkingen in de kantlijn van het proces. Vorige sprekers hebben er al op gewezen dat de twijfel hoogtij viert. Ik wil nog niet zeggen "regeert", maar het gaat toch wel die kant op. Voor mij is nu de vraag of de overheid de betrouwbaarheid heeft uitgestraald die nodig is om zowel ons als beslissers als de deskundigen en de burgers duidelijk te maken waar het precies om gaat. Op dat punt heb ik onduidelijkheden geconstateerd. Die zijn nog niet zo erg, want je hoeft nooit tot achter de komma duidelijkheid te hebben om een beslissing te nemen. Maar als die onduidelijkheden zich opstapelen en je ook bij eenvoudige onderdelen van het proces al kanttekeningen kunt plaatsen, dan bevordert je alleen maar het wantrouwen en laat de overheid zich in ieder geval niet van haar betrouwbaarste kant zien.

Voorzitter. Ik heb in de voorbereiding vragen gesteld over het gebruik van de Oostbaan. Daarop heeft de minister gereageerd door te stellen dat die baan haast niet wordt gebruikt, maar dat er wel wat "general aviation" is. Ik begrijp dat het gaat om reclamevliegtuigjes, wat Cessna's en nog meer van dat kleinere spul waarvan de burger niet echt wakker zou liggen. Ik heb op 9 februari om 11.30 uur en op 26 februari om 10.17 uur dit jaar op het dak een paar foto's genomen waaruit het tegendeel blijkt. Ik verzoek de

Kamer deze in de Handelingen te mogen opnemen, zodat duidelijk is dat het helemaal niet gaat om general aviation. Het zijn viermotorige zware kisten die met het landingsgestel uit over de Amsterdamse binnenstad op de Oostbaan of de Kaagbaan aanvliegen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik neem er nu kennis van en zal nagaan of het technisch te realiseren is. Het zijn overigens prachtige foto's.

De heer **Bierman** (OSF): Ik heb ze zelf gemaakt om te voorkomen dat er over trucs zou kunnen worden gesproken.

Minister **Netelenbos**: Is het de heer Bierman bekend dat er een onthefing is verleend aan Schiphol in verband met groot onderhoud?

De heer **Bierman** (OSF): Ja, dat is mij allemaal bekend.

Minister **Netelenbos**: Ik ga wel na wanneer uw foto's zijn genomen.

De heer **Bierman** (OSF): De foto van 26 februari is genomen bij storm. Dan moet kennelijk uit een oogpunt van vliegveiligheid over de binnenstad worden gevlogen.

De **voorzitter**: De foto's zijn respectievelijk op 9 februari om 11.30 uur en op 26 februari om 10.17 uur gemaakt volgens de maker en het opschrift. Ik verzoek de bode deze foto's aan de minister te laten zien. Deze foto's zullen ter inzage worden gelegd op het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

De heer **Bierman** (OSF): Dat spaart een heleboel woorden. In feite is de Oostbaan een operationele baan die gewoon hoort bij het banenstelsel. Vervolgens constateer ik dat de overheid Schiphol weliswaar als een gewoon bedrijf wil benaderen, maar dat een baan niet wordt meegerekend, nl. de Oostbaan. Dit kan helemaal niet, want wij spreken nu over de zesde baan, terwijl de minister doet alsof het de vijfde is. Als wij afspraken maken over gelijke behandeling, dan is in het luchthaveninrichtingsbesluit aanpassing nodig in de telling. Ik neem mijzelf ook niet meer serieus, als wij hier diepzinnig praten over een vijfde baan terwijl er in de praktijk al sprake is van een zesde

Bierman

baan. De volgende banen zijn dus de zevende en de achtste en niet de zesde en de zevende. Ik vraag de minister toe te zeggen deze veranderingen door te voeren. Als wij een zesbanenstelsel hebben, vind ik ook dat handhavingpunten conform dat zesbanenstelsel moeten worden ingevoerd. Ik vraag de minister dan ook om handhavingpunten – het zijn voorlopig nog berekeningspunten – in de Amsterdamse binnenstad in de contour te zetten die daarvoor kan worden verwacht, want die zal weinig veranderen. Die wil ik dan ook voor de dag en de nacht genormeerd zien en niet alleen voor de dag, want nog geen drie weken geleden hoorden wij 's nachts om half twee weer een aardig zware kist met vier motoren over ons heen komen. Voorzitter. De kwestie is dus dat de overheid al in de beginfase niet de betrouwbaarheid uitstraalt die je zou willen, maar dat kan nog worden hersteld.

De minister heeft gezegd dat de vijfde baan, dus de zesde, een milieubaan is: 80% van de hinder op de Oostbaan gebeurt zal verdwijnen. Is dat zo? De minister kan dat helemaal niet garanderen, want het is om te beginnen afhankelijk van het weer. Uit vliegveiligheidsoverwegingen wordt bij harde zuidwestenwind over de Oostbaan en Kaagbaan ingevlogen. Dat houdt in dat, als eventuele groei voor de zesde baan niet op die baan kan landen, die wordt geacommodeerd op de baan waar dat wel kan, dus over de Amsterdamse binnenstad. De geluidshinder zal daarmee dan ook niet afnemen, behalve als het buitengebied, het gebied buiten de luchthaven waarin 3,5 miljoen mensen wonen, zo ruim is genomen en de tijdspanne om te verdunnen zodanig wordt gekozen dat je de pieken als het ware afvlakt. Dan krijg je, zoals nu al het geval is bij Aalsmeer, een 10% hogere piek op gevoelige plekken terwijl er over het geheel niet meer geluidsbelasting is doordat het geluidsvolume in totaliteit niet toeneemt. Ergens anders is het dus wel iets stiller geworden, maar dat kan best boven een weiland zijn.

Vereenvoudigd gezien is er een systematiek in de wet gekomen waardoor de werkelijke effecten zijn weggeadministreerd. Dat komt ook bij de afkap bij 65 dB(A) naar voren. Onder de 65 dB(A) is er administratief sprake van stilte. Dat betekent

dus een oorverdovende stilte; dat is een nieuwe term die wij zo langzamerhand zullen moeten invoeren. Maar het is wel degelijk lawaai en het cumuleert ook; er kan immers ongestraft en onbeperkt met toestellen tot 64 dB(A) gevlogen worden. Eigenlijk is er sprake van een verdunning. Het is alsof je de burger met het ene been in een vat water van 74 graden Celsius zet en met het andere been in ijs. Dan moet hij volgens deze wetssystematiek niet zeuren, want gemiddeld heeft het water de lichaamstemperatuur, 37 graden.

Voorzitter. Daaraan voeg ik toe de afnemende rechtsbescherming. Er zijn geen normberekeningen ter beschikking. Er is geen maat voor het groepsrisico. Als wij dat zouden hanteren over 1990, dan zou blijken dat wij bij Schiphol een 100 tot 200 maal zo groot risico accepteren als bij Shell en DSM. Op basis daarvan kun je ook niet zeggen dat Schiphol als een gewoon bedrijf wordt beschouwd. De vervuiling door NO_x, koolwaterstoffen en roet wordt verder niet in wet opgenomen. Het is al eerder gememoreerd: het RIVM/TNO-rapport over de gezondheidsrisico's is er nog steeds niet. Als ik dat optel bij de ervaring die ik nu al heb, vind ik het niet zo merkwaardig dat al die organisaties nogal wantrouwend reageren. Ik vind dat dit door de overheid zelf in de hand is gewerkt.

Als de overheid dat niet zo goed doet en er een heleboel vragen zijn, kan de sector vanwege het imago ook nog van goede wil zijn en de overheid daarheen dressereren waar zij heen moet, want er moet in een economisch spanningsveld worden geopereerd. Laten wij kijken hoe de sector dan zelf reageert. Ik wil beginnen met het Transaviaincident. Op kerstavond landde een vliegtuig van die maatschappij op een gegeven moment naast de baan. Onmiddellijk barstte er een gehuil los over de milieuregels die dit allemaal hadden veroorzaakt. Toen het onderzoek uiteindelijk werd gedaan, bleek het te gaan om onderschatting van de zijwindgevoeligheid. De zijwind woei daar al voordat Schiphol ooit gebouwd was. Ik noem een ander incident. Na jarenlang gedogen is er uiteindelijk een overschrijding van de geluidsruimte waarop de minister reageert met een boete. Ook toen werd er onmiddellijk gereageerd: het is een schandaal;

waarom zou Schiphol een boete moeten krijgen als er iets wordt overschreden? Burgers lezen en zien dit ook. Wat doet de minister dan? Ik noem de sector, maar de minister geeft ook een fout signaal. Zij int de boete wel, maar geeft die dan aan het Aviodome. Dat is voor mij ongeveer alsof je de verkeersboetes naar het Autotron in Drunen doorsluis. Ik vind dat dit niet kan. Het is weer iets eenvoudigs, want ik probeer het deze keer eenvoudig te houden. De rest hebben wij al in de voorbereidingen gedaan. Dit is een verkeerd signaal. Daarmee werk je in de hand dat er wordt gezegd, wat de heer Castricum te gek zou vinden, dat overheid en sector handen op één buik zijn, wat wij niet zouden willen.

De **voorzitter**: Het Autotron is inmiddels in Rosmalen gevestigd.

De heer **Bierman** (OSF): Ik had het nog over Drunen. Ik rijd haast geen auto, dus ik kom daar nooit. Maar u weet ongetwijfeld wat ik bedoel. Misschien komt er daar ooit weer een filiaal van de boetes die in de toekomst zullen worden opgelegd, want die gaan er waarschijnlijk ook heen.

Het ernstigste punt is het herenakkoord van 1994 dat tussen de gemeente Amsterdam, een aandeelhouder en Schiphol is gesloten over het aanvliegen over de binnenstad en dat systematisch wordt overschreden. Ik zal niet alle getallen opnoemen, maar het principe was dat het 1% mocht zijn van het totale aantal jaarlijkse vliegbewegingen dat daar mocht worden geacommodeerd met een maximum van 2%. In januari was dat 8%, in februari 6,7%. Er is dus een behoorlijke overschrijding. De gemeente Amsterdam constateert ook dat het een structurele overschrijding is, dat wil zeggen: niet gerelateerd aan weersomstandigheden of onderhoudswerk aan de landingsbanen. Dat is de prelude op de situatie met de vijfde baan. De groei wordt op een zeker moment noodzakelijkerwijs over de Amsterdamse binnenstad geleid, omdat het weer het niet anders toelaat. Ik vind dat de sector er op deze wijze ook geen blijk van geeft dat men vindt dat regels moeten worden nageleefd, dat men voor overschrijdingen moet worden beboet en dat men het op een behoorlijke manier moet aanpakken.

Bierman

Dat is dus ook niet het geval. Deze eenvoudige voorbeelden geven mijns inziens de reden aan waarom er zoveel wantrouwen is. Onduidelijke zaken zouden ook vanuit deze heel negatieve grondhouding van de sector kunnen zijn ontstaan.

Er wordt nu al gesproken over een zesde en zevende baan, die in feite de zevende en achtste baan zijn. Als de Oostbaan niet dicht kan doordat deze nieuwe banen de vluchten uit zuidwestrichting niet kunnen opvangen omdat zij niet zuidwest zijn georiënteerd, zijn wij nog meer in de aap gelogeerd en wordt het allemaal nog erger met de geluidshinder en onveiligheid in stedelijk gebied. Ik denk dat het zowel voor de sector als voor de geloofwaardigheid van de overheid en voor de burgers van belang is dat dit wordt voorkomen. Dat kan ook, want in mijn ogen zitten wij nog te veel aan het "hub and spokeconcept" vast: veel overstappers lokken naar Schiphol om van daaruit de stoelen naar verre bestemmingen te vullen. Wij zien nu een ontwikkeling naar kleinere toestellen die toch zo betrouwbaar zijn dat ze rechtstreeks de oceaan over mogen. Je hoeft dus niet meer naar een bepaalde plek om daar in grote vliegtuigen over te stappen. Je kunt meteen instappen en rechtstreeks vliegen. Door de kleinere vliegtuigen die rechtstreeks mogen vliegen zullen de eigen luchthavens steeds meer in staat zijn om met de zelf gegenereerde passagiers directe lijndiensten te vervullen. Dat is een totaal ander concept dan dat van de mainport. Je ziet in Amerika al de gevolgen hiervan. De afgelopen jaren zijn de mainports zoals Schiphol niet meer significant gegroeid ten opzichte van de luchthavens die helemaal zelfstandig werkten. Dat is ook logisch, want hier scheiden zich de wegen tussen luchtvaartmaatschappij en luchthaven, dus tussen KLM en Schiphol, die nu nog zo broederlijk lijken in te zetten op verdere uitbreiding. KLM heeft er natuurlijk voordeel bij dat er rechtstreeks kan worden gevlogen: minder havengelden, minder personeel per stoel en dus veel voordeliger. Dat is niet in het belang van Schiphol, dat nu juist inzet op het overstapconcept. Kortom, ik wil buitengewone voorzichtigheid aanraden ten opzichte van het concept met een zesde en zevende baan. Voorzitter. Het lijkt nu alsof ik vreselijk tegen vliegen ben, maar dat

ben ik niet. Ik vind dit een heel goed concept, maar als je een hubconcept wilt doorzetten, dan zul je naar een vliegveld in zee moeten, internationaal, dus samen met de Engelsen, Belgen en Fransen nabij een knooppunt van snelle treinen. Op die manier zou je verder kunnen zoals Schiphol kennelijk denkt dat het in de toekomst moet gaan.

Samengevat ben ik in het geheel niet overtuigd dat de onzekerheden die nu in het voorstel zitten worden weggenomen, maar ik wil de minister gelegenheid geven om die onzekerheid nog enigszins te pareren. Ik verwacht dat niet, want daarvoor moeten er rapporten op tafel komen die er niet zijn. Dat maakt het voor mij buitengewoon moeilijk om in dit stadium tegen de burgers te zeggen dat het wel goed komt met deze overheid en deze sector. Ik ondersteun de motie en hoor graag de reactie van de minister erop.

□

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. De discussie over Schiphol is al voorbij voordat zij is begonnen. Schiphol groeit groter, kopte het dagblad Trouw op 26 april 1997. Het kabinet doet aan betonpsychologie, zegt Ed Nijpels. De voorzitter van het Wereldnatuurfonds ergert zich aan het beleid van het kabinet, dat slechts oog heeft voor uitbreiding van Schiphol en nauwelijks voor de schade die de infrastructuur aan het milieu mag veroorzaken. Het enige wat telt zijn economische motieven. Het kabinet discussieert in de verkeerde volgorde. Men begint over het HSL-traject en stelt dan pas vragen over het Groene Hart. Men bespreekt eerst de Energienota en dan pas de Klimaatnota. Men praat eerst over de uitbreiding van Schiphol en dan pas over de gevolgen voor de infrastructuur en het milieu rondom Schiphol. In hetzelfde artikel worden maar liefst zeven leugens gepresenteerd. Niet ik presenteer het als leugens, maar zo staat het echt in het dagblad Trouw. Ik geef een tweetal voorbeelden.

In 1993 zegt het ministerie van Verkeer en Waterstaat: de historische groei van Schiphol bedraagt 4,5% en in de toekomst zal het vliegverkeer niet zo snel blijven groeien. De waarheid is dat de luchthaven sinds 1991 met gemiddeld 11% per jaar

groeit en in 1992 zelfs met 16%. In 1995 stelt een rapport van Verkeer en Waterstaat: Schiphol zal in 2003 ongeveer 26,5 miljoen passagiers verwerken. De waarheid is dat het er nog geen jaar later al 27,8 miljoen waren. Zo zijn er nog vele andere voorbeelden te geven waar het allemaal mis is gegaan in de berekeningen en prognoses.

Ik ga terug naar de wet. Na een lange maatschappelijke discussie besloot het kabinet in 1995 tot de aanleg van een vijfde baan op Schiphol. Het besluit werd genomen in de vorm van een PKB, een procedure die inspraak en beroep door burgers en maatschappelijke organisaties mogelijk maakt en een integrale afweging beoogt van verschillende economische, ruimtelijkeordenings- en milieuaspecten. Hierin vinden wij de zogenaamde dubbeldoelstelling terug: de groei van Schiphol tot mainport en verbetering van het milieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale verontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid. De PKB ging uit van een groei van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers in 2015. Het beleid is erop gericht om een verdere groei van de luchtvaart te voorkomen. De minister legt de milieunormen vast in de aanwijzing, maar in 1998 en 2000 maakt de Raad van State hier tweemaal gehakt van. De milieunormen zijn niet goed in het aanwijzingsbesluit verwerkt. Deze voorgeschiedenis heeft het kabinet ertoe gebracht een nieuwe Luchtvaartwet te ontwerpen, waarin de milieunormen voor Schiphol opnieuw worden geformuleerd. Deze wet moet de PKB uit 1995 vervangen. De volumegrenzen aan het aantal passagiers worden losgelaten onder de gelijktijdige introductie van een nieuw normenstelsel voor de parameters. Dit stelsel moet gelijkwaardig zijn aan de normen uit de PKB. In ieder geval dient het stelsel dezelfde mate van bescherming te bieden tegen schadelijke milieueffecten als het oude. Niet alleen mijn fractie maar de gehele commissie heeft grote twijfel over de realisatie van deze gelijkwaardigheid. De minister heeft ons hiervan tot op de dag van vandaag niet echt

Pormes

kunnen overtuigen. Misschien is er vandaag een laatste kans.

De vaste commissie heeft deze wet uiterst zorgvuldig behandeld. Wij hebben tweemaal een schriftelijke gedachtewisseling met de minister gevoerd, ook hebben wij mondeling overleg gevoerd en ten slotte zijn deskundigen en vertegenwoordigers van de sector tweemaal gehoord. Het had voornamelijk betrekking op de door het wetsvoorstel beoogde gelijkwaardige omzetting van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, op het opnieuw horen van de Raad van State en op de aspecten geluid, externe veiligheid en rechtsbescherming. De commissie laat de minister op 17 mei weten dat van gelijkwaardige omzetting geen sprake is. Eigenlijk krijgt de minister een onvoldoende en is haar geloofwaardigheid in het geding. Wij schrijven dat een grote meerderheid van de commissie zelfs van mening is dat zonder een wettelijk vastgelegde formulering van deze garantie, te weten de beoogde gelijkwaardige omzetting, aanvaarding van het wetsvoorstel niet zal dienen plaats te vinden. Waarom blijft deze minister in haar eigen gelijk geloven en hebben alle anderen het niet goed begrepen?

Het antwoord van de minister is heel simpel: het probleem is dat er verwarring is ontstaan over het begrip "gelijkwaardigheid"; u moet het anders lezen. Iedereen heeft het verkeerd geïnterpreteerd, behalve de minister en de sector. Verder spreken wij niet een gemeenschappelijke taal. Ik vond dat opmerkelijk: niet een gemeenschappelijke taal. Dat haal je althans uit de nadere memorie van antwoord. Ik dacht even dat het niet goed zou zijn als de minister nog een keer een andere portefeuille zou nemen, grotestedenbeleid en inburgering.

Minister **Netelenbos**: Mag ik hier een uitleg bij? Ik begrijp niet waarom u nu ineens een uitstapje maakt naar het grotestedenbeleid en mijn gemeenschappelijke taal.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Eerst zegt u: u heeft het allemaal niet goed begrepen, u legt het allemaal verkeerd uit terwijl "gelijkwaardigheid" toch heel simpel is. Vervolgens zegt u: u heeft allemaal ongelijk. Daarna zegt u: wij spreken niet een gemeenschappelijke taal. Dan weet ik niet meer welke taal wij wel zouden

moeten spreken. Het is juist belangrijk om over grotestedenbeleid en inburgering dezelfde taal te spreken.

De minister toont de gelijkwaardige omzetting aan door te verwijzen naar de MER en de aanbevelingen van de MER-commissie. De MER-commissie komt in haar toetsingsadvies echter tot de conclusie dat het milieueffectrapport essentiële tekortkomingen vertoont op de aspecten geluid en externe veiligheid, zoals al eerder door anderen is gesteld. Ook stelt de commissie dat het niet mogelijk is om op basis van de MER te beoordelen of het nieuwe normenstelsel een gelijkwaardige bescherming biedt en of het nieuwe stelsel zal werken voor deze aspecten. Ook de onafhankelijke commissie van deskundigen onder voorzitterschap van prof. Berkhout stelt klip en klaar dat van gelijkwaardigheid geen sprake is. Daarentegen stelt de NLR dat er wel sprake is van gelijkwaardigheid, maar dat verbaast ons niet. De NLR heeft ook gezegd dat vanuit wellicht politieke keuzen betreffende de definitie van gelijkwaardigheid en beschermde werking de minister een bepaalde opdracht aan hen heeft gegeven. Op basis hiervan zijn de sommen gemaakt. Velen voor mij hebben al aangegeven wat prof. Berkhout daarover heeft gezegd. Ik zal dat niet herhalen, want dat zou de zoveelste keer zijn.

Het is natuurlijk wel interessant om de minister te vragen hoe zij aankijkt tegen die sommen. Heeft zij met prof. Berkhout zijn sommen besproken en zo ja, wat is daarvan de uitkomst? De MER-commissie stelt vervolgens terecht dat er een aanvullende MER dient te komen voordat besluitvorming over de uitvoeringsbesluiten kan plaatsvinden. De minister maakt zich hier wel heel gemakkelijk van af door zo'n belangrijk toetsingsadvies naast zich neer te leggen. Hoe leg je dat nu uit aan al die duizenden ernstig gehinderden en slaaggestoorden, die er toch van uitgaan dat er een onafhankelijk toetsingsadvies ligt, dat de minister ernaar zal luisteren en dat zij op zijn minst zal motiveren waarom zij ervan afwijkt. Wij hebben net kunnen lezen dat zij dat niet heeft gedaan. De toetsingscommissie van de MER-commissie stelt dat de minister slechts ten dele haar advies heeft besproken en inhoudelijk

selectief en onvolledig heeft weergegeven.

Ik kom bij de vraag of wij volledig en juist door de minister zijn geïnformeerd. Wij moeten immers blind op haar kunnen varen. Als wij haar niet kunnen vertrouwen, is het einde zoek. Daarom denk ik dat het belangrijk is dat de minister zo meteen helder uitlegt hoe het precies in elkaar steekt. Het is immers een bijzonder ernstig verwijt. Ik vraag de minister om daarin de vraag mee te nemen hoe de verhouding is tussen haar en de commissie en wat eventueel de gevolgen voor beide partijen zijn. Heeft zij inmiddels met de commissie hierover van gedachten gewisseld?

Het mag duidelijk zijn dat mijn fractie grote twijfel heeft over de geloofwaardigheid van deze minister. Ook bestaat er twijfel of deze wet voldoet aan de eisen van zorgvuldigheid die aan wetgeving moeten worden gesteld. Niet alleen wij, maar ook andere fracties hebben reeds bij de aanvang van de behandeling van deze wet in de commissie voorstellen gedaan tot verbetering. Maar ook op dit onderdeel constateert mijn fractie dat de minister van geen wijken wil weten: geen noodwet, geen novelle, geen Raad van State, telkens met dezelfde reden. Het vijfbanenstelsel moet op 1 januari operationeel zijn, terwijl wij nu weten dat het niet op 1 januari zal plaatsvinden, maar op zijn minst een halfjaar vertraging heeft opgelopen.

De ware reden is toch het economisch belang. Het niet tijdig in gebruik nemen van de vijfde baan tast de rentabiliteit van deze investering aan. De vijfde baan wordt aangelegd en gefinancierd door de luchtvaartsector zelf. Het gaat om 320 mln euro. Zorgvuldigheid van wetgeving of niet, deze wet moet de eindstreep halen. Is er dan niemand die de minister heeft gewezen op alternatieven? Ja zeker, de MER-commissie adviseert de minister in een richtlijnenadvies van twee jaar geleden dat er een nulalternatief moet worden onderzocht. Waarom heeft de minister dat niet gedaan? Het is zo'n belangrijke wet voor de sector, voor maatschappelijke organisaties, voor omliggende gemeenten en bovenal voor die honderdduizenden inwoners. De minister is daarin voor mij onnavolgbaar. Als wij dat twee jaar geleden hadden gedaan, dan hadden wij nu een alternatief voor handen gehad.

Pormes

De leden van de vaste commissie hebben bij monde van de voorzitter van de commissie een motie ingediend. Mijn fractie heeft die medeondertekend. De motie is echter voor meer uitleg vatbaar, dus willen wij graag klare wijn schenken. Deelt de minister de mening van deskundigen dat onder het oude stelsel het buitengebied werd beschermd? Wij bedoelen het gebied tussen de 35 Ke-contour en de 20 Ke-contour. Onderkent de minister dat juist in het oude stelsel het buitengebied wordt beschermd door wat de deskundigen schaduwwerking noemen? Is het juist dat de minister de mening is toegedaan dat, om het verdwijnen van de schaduwwerking in het nieuwe stelsel te compenseren, uitbreiding van het aantal handhavingpunten nodig is door in het verkeersbesluit een netwerk van handhavingpunten met bijbehorende grenswaarden vast te leggen, zodanig dat het ten minste een handhavingpunt in elke kwetsbaar gelegen woonwijk en woonkern omvat, ook in het buitengebied. Kwetsbaar gelegen zijn alle woonwijken en woonkernen die onder of langs veel gebruikte luchtverkeerswegen voor starts en landingen liggen tot op een afstand waar substantiële hinder of slaapverstoring kan optreden. De woonwijken gelegen langs de druk gebruikte vliegcorridors naar zee en de woonwijk vlakbij punt K in Aalsmeer moeten naar ons idee speciaal aandacht krijgen.

Is de minister van oordeel dat tegemoet moet worden gekomen aan de kritiek van beide deskundigencommissies op het nieuwe normenstelsel en dat er bij de evaluatie van de wet in het jaar 2005 op grond van metingen en berekeningen moet worden getoetst aan de PKB Schiphol en omgeving of er sprake is van een gelijkwaardig normenstelsel? Waarom heeft de minister de commissie-Berkhout pas half maart de opdracht gegeven om de geluidslandschappen vanaf 1993 tot heden in kaart te brengen?

De minister stelt dat na 2005 in het buitengebied grenswaarden worden vastgesteld voor de maximale hoeveelheid geluid; deze zullen dan ook gehandhaafd worden. Exacte invulling is niet mogelijk, omdat hiervoor nader advies en onderzoek nodig is, onder andere door de commissie-Berkhout. Berkhout stelt daartegenover dat dit geen probleem

is, want hij is in staat dit snel aan te leveren. Het grote probleem is dat de minister dit niet wil en nota bene in de wettekst en de besluiten neerlegt dat het ook niet gebeurt. Hoe is dit nu mogelijk? De minister kan er op zijn minst helderheid over verschaffen dat zij en haar eigen onafhankelijke commissie elkaar op zo'n essentieel punt tegenspreken. Overlegt zij wel eens met prof. Berkhout? Heeft zij dit ook met hem besproken?

Heeft mijn fractie van de minister goed begrepen dat bij de evaluatie van de wet in het jaar 2005 op grond van metingen en berekeningen moet worden getoetst aan de PKB Schiphol en omgeving of er sprake is van een gelijkwaardig normenstelsel? Is de minister bereid in het verkeersbesluit de geluidsnormen voor de handhavingpunten in L_{den} en L_{night} te berekenen met een luchtvaartscenario dat, gelet op het scenario van de PKB, een normale hoeveelheid vliegverkeer tussen zes en zeven uur 's morgens bevat?

Is de minister eveneens bereid om in het verkeersbesluit de in de PKB opgenomen vrijwaringszone van 30 Ke materieel in stand te houden door enerzijds geen woonwijken te bouwen binnen de in de PKB vastgelegde 30Ke-vrijwaringscontour en anderzijds voor alle woonwijken in en grenzend aan de vrijwaringszone een maximumgeluidsniveau van 53 L_{den} te hanteren?

Door anderen zijn al de nodige opmerkingen gemaakt over de gang naar de Raad van State. Ik sluit mij graag aan bij hetgeen het CDA hierover heeft gezegd.

Ik heb nog een opmerking over het onderzoek naar slaapverstoring. Wij hadden dat eigenlijk al drie jaar geleden verwacht. Onlangs werd ons medegedeeld dat het pas over twee maanden wordt gepresenteerd. Ik hoorde net de heer Castricum zeggen dat het geen toeval was dat wij voor de behandeling van zo'n wet geen kennis hebben kunnen nemen van zo'n belangrijk onderzoek. Anderen zeggen dat het onderzoek wel is afgerond. Kan de minister bekijken wanneer het onderzoek aan ons kan worden toegezonden en op welke wijze het resultaat daarvan nog een rol speelt bij de gezondheidssituatie zoals vastgelegd in allerlei regels?

Er wordt nog teruggekeken naar de prestaties van de minister in de afgelopen jaren. Het viel mij op dat

in het blad van Natuur en Milieu van vorige maand een milieueffect-rapportage was opgemaakt van het laatste kabinet-Kok. Er is tweemaal een top 10 samengesteld. In de groene top 10 van grootste successen komen wij de minister tegen op nummer 10, want zij krijgt waardering voor haar inspanningen om de kilometerheffing te realiseren. Er is ook nog de grijze top 10 van de grootste missers. Daarin scoort deze minister heel hoog op nummer 1 met haar openbaarvervoerbeleid, het onmachtige beleid ten aanzien van de NS en de marginale voortgang met stadsgewestelijke openbaar vervoer. Op nummer 4 vinden wij Schiphol. Op nummer 7 komen wij opnieuw de minister tegen, omdat zij het budget voor wegen fors wist te verhogen ten opzichte van het regeerakkoord. De minister komt maar liefst drie keer voor op deze top 10. Mevrouw Netelenbos zal de geschiedenis ingaan als de minister van de tolpoortjes die er niet kwamen en van de kilometerheffing die er ook niet komt en als de minister die er niet in geslaagd is een einde te maken aan het almaar overschrijden van de geluidsnormen door Schiphol. Het zijn weinig vleiende woorden, aldus de opstellers van de milieueffect-rapportage van het laatste kabinet-Kok. Misschien kan de minister dat beeld wegnemen. Veel zal afhankelijk zijn van haar antwoorden. Ik ben er ook reuze benieuwd naar.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De beantwoording door de regering vindt vanmiddag plaats. Ook de stemming over de motie vindt vanmiddag plaats, zoals afgesproken.

Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel:

- **Goedkeuring van de opzegging van het op 14 februari 1972 te Rabat ondertekende Algemeen Verdrag inzake sociale zekerheid tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko, en het op 3 november 1972 te Rabat ondertekende Administratief Akkoord betreffende de wijze van toepassing van het Algemeen Verdrag inzake sociale zekerheid tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Konink-**