

Ruers

als alle andere, minder zwaarwegende middelen uitgeput zijn. Graag hoor ik van de regering of men van mening is dat hier aan de voorwaarden voldaan is. Naar mijn mening niet.

Dat brengt mij bij een ander discussiepunt. Dat is de aanleiding om het verdrag op te zeggen. De Raad van State heeft daarover een aantal opmerkingen en kritiekpunten geformuleerd. Ik verwijs daarnaar. De raad heeft er terecht op gewezen dat het qua wetgevingstechniek merkwaardig aandoet als de regering om een ABW-doelstelling te halen en te realiseren een beroep doet op de mogelijkheid om een verdrag op een ander, aangrenzend terrein op te zeggen. Dit is een nogal gezocht argument. ABW-problemen moet je op het ABW-terrein oplossen. Dat geldt te meer nu door opzegging van het verdrag andere uitkeringsgerechtigden, die part noch deel hebben aan deze kwestie, gedupeerd kunnen raken. Ik stel vast dat de regering in haar reactie nauwelijks op deze kritiek ingaat en niet motiveert waarom nu reeds naar dit ongewone middel wordt gegrepen. Het komt mij voor dat het mislukte overleg op ambtelijk niveau, waarnaar de regering in dezen verwijst, toch niet tot zo'n extreme situatie heeft geleid dat er geen andere weg meer openstond dan het voorgestelde.

Van verschillende kanten is er terecht op gewezen dat het voorliggende voornemen op gespannen voet staat met Europees-rechtelijke verplichtingen. Ik verzoek de regering nog eens exact aan te geven waarom volgens haar niet gehandeld wordt in strijd met deze internationale verplichtingen en waarom uitkeringsgerechtigden, die gedupeerd worden door opzegging van het verdrag, niet buiten het kader van de ABW met succes hun gelijk bij de rechter zouden kunnen halen. Het zou mij niets verwonderen als zij dat gelijk wel zouden krijgen en dan zijn wij nog veel verder van huis.

Heeft de regering wel serieus nagedacht over de maatschappelijke en politieke gevolgen als het verdrag vanaf 1 januari 2003 niet meer geldt voor de nieuwe gevallen?

Wat zal het maatschappelijk effect zijn als individuele burgers in hun levensonderhoud getroffen worden door een geschil tussen regeringen, waaraan zij geen deel hebben en waarop zij geen invloed kunnen

uitoefenen? Hoe denkt de regering met de gedupeerden te communiceren over deze gevolgen?

Deelt de regering onze mening dat dergelijke ingrijpende gevolgen slecht uitwerken op de verhoudingen tussen allochtonen en autochtonen en een negatief effect kunnen hebben op de zozeer gewenste integratie?

Wat zal volgens de regering het politieke effect zijn van de opzegging van het verdrag op de relatie Nederland-Marokko? Ik vind dat op dit punt heel zorgvuldig moet worden geopereerd. Voordat je het weet, heb je iets vernietigd en dan zit je met de gebakken peren.

Voorzitter. Vooralsnog bestaat er bij ons geen steun voor dit wetsvoorstel, maar ik wacht met grote belangstelling het antwoord van de regering af.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Vermeend**: Voorzitter. Gehoord de beraadslaging en gezien het feit dat Nederland en Marokko gisteren een nieuw verdrag hebben getekend, wil ik u vragen de beraadslaging over dit wetsontwerp te schorsen zodat ik overleg kan plegen met het kabinet over mijn reactie.

De **voorzitter**: Wanneer denkt de minister met een reactie te komen?

Minister **Vermeend**: Ik breng deze kwestie vrijdag in het kabinet en dan zal ik u schriftelijk melden of wij voornemens zijn de beraadslaging voort te zetten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, te bewilligen in het verzoek van de minister om de beraadslaging te schorsen.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Het College van senioren komt over vijf minuten bijeen in commissiekamer 1.

De vergadering wordt van 13.25 uur tot 14.25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Aan de orde zou zijn geweest de Wet sociale zekerheidsrelatie Marokko, maar de minister heeft gevraagd om schorsing van de

beraadslaging voor nader overleg in de ministerraad.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Voorzitter. Ik heb niet eerder gereageerd, omdat ik bijzonder verrast was. Het verdrag blijkt gisteren te zijn getekend en ik had verwacht dat de woordvoerders dit voorafgaande aan de discussie hadden vernomen. Dan hadden wij een ordedebatje kunnen voeren. Ik concludeer dat de minister om een schorsing heeft gevraagd voor nader beraad in het kabinet, zodat wij niet vóór 1 juli over deze zaak een beslissing kunnen nemen. Dat is op verzoek van de minister en ik wil dat nadrukkelijk vastgelegd zien.

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

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik zal de minister vragen, na het beraad in het kabinet van aanstaande vrijdag deze Kamer onmiddellijk te informeren over het standpunt van het kabinet.

Mevrouw **Van Leeuwen** (CDA): Dat verwacht ik ook, mijnheer de voorzitter. Ik stel daarnaast vast dat er geen sprake zal zijn van een voortzetting van de behandeling van dit wetsvoorstel op 2 juli. Dat heeft geen enkele zin, dus het kan ook op elk ander moment.

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

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel:

- **Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (27603)**,

- van:

- de motie-Baarda c.s. over gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol (27603, nr. 88k).

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik spreek mijn dank uit aan de woordvoerders voor hun bijdrage.

Netelenbos

Zoals bekend ben ik heel blij dat wij dit wetsvoorstel vandaag behandelen. De heren Baarda, Terlouw, Van den Berg en Castricum en mevrouw Bierman-Beukema toe Water hebben onderstreept dat het belangrijk is dat de vijfde baan er komt. Voor de sector, maar ook voor de omwonenden, is het belangrijk om te weten wat de toekomst brengt.

Van alle kanten is reeds naar voren gebracht dat het een complex wetsvoorstel is. Het wetsvoorstel zelf is evenwel niet complex. Het is een kaderwet, die in opbouw vrij simpel is. Ik meen te kunnen concluderen dat de opbouw van het wetsvoorstel door eenieder in deze Kamer wordt gesteund. De discussie concentreert zich vooral op de uitvoeringsbesluiten. Het woord "vertrouwen" is gevallen, net als de term "betrouwbare overheid". Er is gesproken over het vertrouwen in de minister en over het wel of niet goed informeren van het parlement. Laat ik benadrukken dat ik altijd heb geprobeerd om naar beste weten en kunnen het parlement te informeren. Dat dit moeilijk is, gezien de lastigheid van de materie, zal duidelijk zijn.

Zowel de minister van VROM als ikzelf zijn altijd zeer gemotiveerd geweest om deze materie vanuit de meest oprechte integriteit te behandelen, te bespreken en inzichtelijk te maken. Dat geldt eigenlijk voor het gehele kabinet. Is dat moeilijk? Ja. Draagt dit onderwerp de last van het verleden met zich mee? Ja. Wij hebben evenwel een- en andermaal geprobeerd, aan te geven dat de omzetting van de huidige planologische kernbeslissing naar een wettelijk stelsel, met de uitvoeringsbesluiten daarbij, op een gelijkwaardige manier gebeurt. "Gelijkwaardig" is echter niet hetzelfde als "gelijk". Ik kom er nog over te spreken; je ziet soms bij commissies ook dat men verschillende termen gebruikt, maar het gaat ons in ieder geval om het begrip "gelijkwaardig".

Nu heeft de heer Terlouw gezegd dat het om een politieke afweging en om een technisch deskundige weging daarvan gaat. Het valt mij op dat deze begrippen door elkaar gebruikt worden en ik zal zo dadelijk duidelijk maken dat technische commissies niet wegen, maar afwegen. De politiek maakt een afweging; die heeft geleid tot een gelijkwaardige omzetting. Daarbij wil men een andere afweging maken,

maar dan moet men kijken naar de opdracht. Die opdracht was een gelijkwaardige omzetting en de weging daarvan is telkens weer aan de deskundigen gevraagd.

Ik begin maar meteen met de kamerbrede motie, die eigenlijk op het volgende neerkomt. Het kabinet heeft het begrip "gelijkwaardigheid" ex ante beoordeeld; of daar ex post ook echt sprake van zal zijn, daarover worden al die discussies gevoerd. Nu staat er in de motie dat ex post de balans zal moeten worden opgemaakt en dat het kabinet, als onverhoopt mocht blijken dat de beoordeling ex ante niet juist was, de besluiten zal moeten aanpassen. Dit betekent dat allerlei ontwikkelingen in de komende drie jaar zullen moeten worden gemonitord en dat de uitkomst daarvan opnieuw zal worden getoetst aan het begrip "gelijkwaardigheid". En de besluiten zullen dan zo nodig worden aangepast. Ik ben alleszins bereid om deze motie uit te voeren, en wel op twee manieren. Ik zal dit opnemen in de besluiten die nu aan de orde zijn, zodat het reeds in de besluiten verankerd zal zijn. De Tweede Kamer heeft laten weten dat deze nog vóór het reces zullen worden besproken. En omdat ik uit de motie opmaak dat de Kamer er ook aan hecht dat het in de wetstekst zelf wordt opgenomen, zal ik een procedure starten om de wet aan te vullen. Uiteraard zal ik dit ook in het overdrachtsdossier opnemen, want ik weet niet hoe lang ik nog minister ben. Dat kan nog een, twee of misschien drie weken duren. Ik zal er in ieder geval voor zorgen dat het zo wordt vastgelegd dat er geen misverstand over kan ontstaan.

Voorzitter. Ik ben dus bereid om voluit uitvoering te geven aan de motie, want ik begrijp de onzekerheid volkomen. Die heeft te maken met het ingewikkelde van de materie. De Kamer heeft een aantal deskundigen gehoord en uiteraard heeft het kabinet te maken met nog meer deskundigheid. Ik heb adviescommissies, zoals de commissie-Van Gelder en de commissie-In 't Veld; ook die hebben uitspraken gedaan over wat ik zou moeten doen. Die adviezen zijn hier niet besproken, maar daar heb ik heel goed naar geluisterd. En ik ben van mening dat het op dit moment, in dit stadium niet zinvol zou zijn, opnieuw studies te verrichten en opnieuw te proberen, elkaar op basis van de nu beschik-

bare documenten te overtuigen, dus ex ante. Een beoordeling ex post, dus naderhand de balans opmaken, is van groot belang, waarbij de uitkomst in ieder geval een gelijkwaardige omzetting dient te zijn.

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter. Ik hoor dit natuurlijk graag. Maar om even heel precies te zijn, als nu in 2005 blijkt dat er geen sprake is van gelijkwaardigheid, komen er dan handhavingpunten in het buitengebied?

Minister **Netelenbos**: Ja, er komen sowieso handhavingpunten in het buitengebied, omdat de minister van VROM en ik voorstellen om de monitoringspunten zo ongeveer per woonkern op de grens van het 20 Ke-gebied te situeren. Die monitoringspunten zijn – overigens ook op advies van de commissie-Berkhout – monitoringspunten omdat het op dit moment nog niet goed in te zien is hoe je daar handhavingpunten van kunt maken. Het is echter ook de opdracht aan de commissie-Berkhout om dit uit te werken. Op het moment dat dit kan, zullen dat ook handhavingpunten worden. Dat is derhalve voor een veel grotere kring om de luchthaven heen van groot belang, maar het antwoord op de vraag "of en hoe" is nog in de boezem van de commissie-Berkhout.

Van de zijde van een aantal adviescommissies wordt gesteld dat je met een vliegtuig tussen de handhavingpunten door kunt vliegen. Dit wordt overigens sterk ontkend door de luchtvaartsector zelf, met de pilotenvereniging voorop. Zij zeggen dat dit helemaal niet kan; er wordt aldus aan getwijfeld. Gesteld echter dat het onverhoopt toch kan, dan zal er handhavend moeten worden opgetreden en zal het ook nodig zijn dat je daar een handhavingpunt toe introduceert. Alle ervaring die wordt opgedaan, zullen wij vervolgens moeten implementeren, bijvoorbeeld wanneer blijkt dat het niet gelijkwaardig is. Dat is wat de uitkomst zou kunnen zijn in het licht van de onzekerheid die er nu bestaat.

Omgekeerd is het zo dat in de wet zelf al staat dat een nieuw uitvoeringsbesluit altijd hetzelfde niveau moet hebben of beter moet zijn. Als het niveau niet klopt, moet het op niveau worden getild. Wil je het aanpassen, dan moet het of van

Netelenbos

eenzelfde zwaarte zijn – gelijkwaardig – of het moet beter zijn. Wat niet mag, is dat het soepeler is. Dat is naar de toekomst toe ook belangrijk. Tegen degene die zich hier zorgen maakt over een zesde en zevende baan, zeg ik dat het duidelijk zal zijn dat men binnen de context van de uitvoeringsbesluiten zo'n discussie dient af te wikkelen en zo'n beslissing dient te nemen. Hoewel het Centraal planbureau er anders over denkt, lijkt het mij, als je kijkt naar de investeringsbehoefte en naar het nettorendement, geen voor de hand liggende investering, omdat de milieuruimte niet wijzigt op het moment dat je een zesde of een zevende baan aanlegt. Het is aan de sector zelf om daar een besluit over te nemen, maar de besluiten zijn niet aanpasbaar in het licht van zo'n beslissing van de sector. Wanneer ex post blijkt dat wij geen gelijk hadden, dan wordt het aangepast op dat niveau en dat kan ook de ruimte van de sector verkleinen. Is het wel juist en je gaat de besluiten herzien, dan zijn zij of van eenzelfde niveau of het wordt strenger. Het kan nooit soepeler worden.

De heer **Baarda** (CDA): Dat betekent dat de minister dan artikel VI moet handhaven en dat de PKB nog van kracht blijft. De minister citeert het wetsvoorstel juist, namelijk dat een volgend besluit gelijkwaardig moet zijn of beter moet zijn dan het vigerende besluit. Maar als het vigerende besluit al niet voldoet aan de normen van de PKB, dan zal ook het volgende besluit daaraan niet voldoen. Dat moet derhalve wel dichtgetimmerd zijn.

Minister **Netelenbos**: Dat is wat hier ook voorgesteld wordt. Als het gaat om de ex-postbeoordeling van de vraag of het gelijkwaardig was, denk ik zelf, op basis van alle berekeningen, dat dit het geval is. Nu, daar wordt heel verschillend over gedacht. Mijn standpunt is dat ook op basis van verdere studies dit geschil en dit verschil in inzicht er zal blijven. Dat maakt dat ervaring opdoen met het systeem erg belangrijk is. Dat heb ik trouwens uitvoering besproken met de commissie-Berkhout, die het daarmee eens was in het overleg met mijzelf. Ik heb ook het verslag gelezen, maar ik heb zelf andere besprekingen gehad; ik wil dit uitdrukkelijk stellen. Het was daarbij

heel belangrijk dat wij ten minste een jaar ervaring op zouden doen met het gegeven dat je te maken hebt met handhavingspunten, met monitoringspunten en met een rekentechniek. Ik verwijs naar de opmerking van de heer Terlouw; het betreft het traject waarbij wij van rekenen naar meten willen. Je zult altijd voor een deel blijven rekenen, want het gaat om het sluitend zijn van het systeem. Het beantwoorden van de vraag hoeveel meetpunten je daarvoor nodig hebt en hoe vaak je kunt rekenen, is aan de deskundigen. Uiteindelijk moet het echter een sluitend systeem zijn.

Wat betreft de monitoringspunten in het buitengebied, in verband met noise mapping, wijs ik erop dat het verschil tussen nu en de PKB is dat de vliegtuigen op een routing dienen te vliegen. Ik heb dit in de Tweede Kamer genoemd: een soort snelweg in de lucht waar men moet starten. Starten maakt het meeste lawaai en men mag derhalve niet buiten een bepaalde routing vliegen. Dat is een horizontale en verticale ordening van het luchtruim. Daar worden afspraken over gemaakt in het besluit en nu is het de vraag of iedereen zich daaraan houdt. Dit systeem is samen met de sector uitgedacht. Er is geen complot gesmeed, maar er is gehandeld op basis van de ervaring. Die moet men inbrengen om antwoord te kunnen geven op de vraag: kan hetgeen wij uitdenken wel, is dat ook veilig en helpt het? Uit de praktijk moet blijken of het werkt zoals wij veronderstelden.

Ik wijs erop dat er nog een extra slot op het geluid zit. Dat wordt verkregen met een waarde voor het totale volume aan geluid. Op basis van de NLR-simulatieberekeningen zijn wij tot de conclusie gekomen dat de veronderstellingen juist zijn. Sommigen zeggen dan: de NLR rekent maar uit wat u vraagt. Natuurlijk doet de NLR dat, maar die raad baseert zich op simulaties van het systeem. Die geven aan dat het werkt. Er zouden fouten in het systeem kunnen zitten, maar dan krijgen wij niet de veronderstelde uitkomst en dan moet je in 2005 iets herstellen, zodat je op het gelijkwaardige niveau uitkomt. We werken dit uit.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter. De minister gebruikt nu het begrip noise mapping. Ik meen dat noise mapping

een onderdeel is van de Europese richtlijn. Op deze manier doet men dus iets anders dan uitgaan van handhavingspunten. Het gaat erom dat men meer let op het totale geluidslandschap. Begrijp ik nu dat de minister een systeem wil dat de Europese richtlijn voorschrijft, een systeem met noise mapping?

Minister **Netelenbos**: Als een Europese richtlijn iets voorschrijft, zullen wij dat sowieso moeten implementeren. Ik lees echter dat sommige deskundigen al helemaal weten wat de Europese Commissie en de Europese ministerraad gaan besluiten. Ik woon zelf die ministerraaden vaak bij en ik weet dat er nog geen begin van een overeenstemming is. Eén ding weet ik zeker: wij hebben de meest gereguleerde luchthaven van de wereld en dus ook van Europa. Als er op Europees niveau regulering komt, zal die nooit zo streng zijn als die die wij voorstellen. Dat kan niet anders. De grote luchthavens van Europa, zoals Heathrow en die van Frankfurt en Parijs, zullen veel meer last hebben van Europese regels dan wij. Men kan wel veronderstellen dat wij ons beleid moeten aanpassen, maar op Europees niveau is er nog geen begin met de regels gemaakt; er wordt nog niet eens in deze richting gedacht. Daarnaast geldt dat als je op de randen van de routing in het luchtruim gaat zitten, de routing die is uitgezet voor het opstijgen van vliegtuigen, het geluid wel eens anders kan uitwaaiëren dan wij nu modelmatig veronderstellen. Daar gaat het om. Dit aspect is overigens bij de simulaties betrokken. Met de monitoringspunten houden wij dit allemaal goed in de gaten. Als blijkt dat de berekeningen niet kloppen, worden zij aangepast. De monitoringspunten worden zo gauw dat technisch kan handhavingspunten. Alle deskundigen, ook de heer Berkhout, zijn het erover eens dat we thans nog niet zover kunnen gaan. De heer Berkhout moet helpen om deze mogelijkheid uit te denken.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Ik heb een vraag over het buitengebied. Nu blijkt helder dat de minister zegt: er komen geen handhavingspunten in het buitengebied, wel monitoringspunten. Als in 2005 blijkt dat die handhavingspunten nodig zijn, worden de monitoringspunten

Netelenbos

omgezet in handhavingspunten. De minister zegt erbij: ook de heer Berkhout is deze mening toegedaan. Dat betekent iets voor de woonkernen in het buitengebied, de woonkernen die in het oude PKB-stelsel wel bescherming hebben genoten, omdat sprake was van een gesloten contour en schaduwwerking. De minister zegt nu dus: ik blijf bij het oude systeem, het systeem dat ik heb voorgesteld. Het aantal handhavingspunten blijft bij de 35 Ke-contour...

Minister Netelenbos: Mijnheer de voorzitter. Ik hoor mij zelf nu heel andere dingen zeggen. Daarom wil ik herhalen wat ik heb gezegd. Met betrekking tot de 35 Ke-contour is een aantal handhavingspunten opgenomen. Dat zijn er thans 35. Wij hebben het voorstel van de MER-commissie gevolgd. Er is hier het getal 30 genoemd. In de Tweede Kamer is bepaald dat er een bij moest komen aan het eind van de Schiphol-Oostbaan. Vervolgens heeft de MER-commissie voorgesteld er nog vier extra bij te zetten. Het totaal bedraagt daardoor 35. Het systeem dat wij nu kennen is dus een sluitend systeem. Door de commissie-In 't Veld is advies uitgebracht met betrekking tot de bieteenvelden. Daarover is ontzettend veel gedoe geweest. Er is namelijk geadviseerd voor een draagvlak te zorgen, zodat sancties mogelijk zijn en er kan worden ingegrepen op plaatsen waar het ertoe doet, waar mensen wonen. Daarom is het hele systeem wel anders ingericht, maar het is wel sluitend.

De uitwaaiing van het geluid is in de modellen niet aan de orde, behoudens op wellicht één plek: bij Schalkwijk. Daar wordt extra opgelet. Dat heb ik uitvoerig in de Tweede Kamer uitgelegd. In de model-simulaties zit er wat die plek betreft een zwakte. Met de monitoringspunten wordt alles echter strikt gevolgd. Mocht daar een probleem zijn, dan wordt het beleid natuurlijk aangepast, want het wordt echt gelijkwaardig. Ik ben wat dat betreft betrouwbaar. De monitoringspunten worden handhavingspunten zodra dat technisch kan. In de wet staat dat het gaat gebeuren, maar hoe en op welk moment hangt dus af van de deskundigen en hun inzet. Het moet juridisch wel houdbaar zijn. Als ik ga optreden op grond van handhavingsbevindingen, moet ik natuurlijk wel

sterk in mijn schoenen staan, want een minister die drie keer nat gaat voor de Raad van State, heeft geen systeem meer.

Precies daarom zoeken wij naar een uitbreiding van het handhavingssysteem op de 20 Ke-zone. Op dit moment is dat systeem er nog niet. Ik ben van mening dat een combinatie van de meetgegevens van handhavingspunten, de routing van de startende vliegtuigen en het totaalvolume van het geluid een sluitend systeem is binnen het simulatieprogramma van het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium. De uitkomsten van die simulatie worden door niemand bestreden. Er wordt wel gezegd dat je erin stopt wat je eruit krijgt, maar wij stoppen de dagelijkse praktijk van het vliegen erin. Dat hebben wij geprobeerd met de sector zelf. Stel dat de dagelijkse praktijk er anders uitziet. Dan hebben wij een probleem. Als ex post ineens blijkt dat er niet gelijkwaardig is omgezet, wordt het beleid aangepast. Ik zal het punt opnemen in besluiten die hopelijk begin juli naar de Raad van State gaan. Ik zal bovendien starten met een aanvulling op het voorliggende wetsvoorstel waardoor het ook nog in de wetstekst zelf wordt vastgelegd.

Mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD): Het is goed als de minister ook nog even ingaat op het punt dat de heer Baarda net maakte. Het gaat om de vraag of je gelijkwaardigheid ex post kunt vaststellen als de PKB op zichzelf geen rechtskracht meer heeft. Ik ben van mening dat dit wel zo is en dat een en ander nog steeds aanwezig is als toetsnorm.

Minister Netelenbos: Het antwoord luidt "ja" en wij leggen dat ook vast. Het terugredeneren naar de PKB krijgt een wettelijk kader. Het woord "vertrouwen" viel vanochtend heel vaak. Het lastige bij dit soort technisch ingewikkelde debatten is dat de ene mening snel tegenover de andere staat. De beste manier om ervoor te zorgen dat je geloofwaardig wordt, is te zeggen dat je alles hebt gedaan om een en ander naar beste weten om te zetten, hoewel zonder extra thema's. De politieke afweging en de technische weging lopen in de praktijk nogal eens door elkaar. De politiek weegt echter af en heeft bepaald dat sprake is van een

gelijkwaardige omzetting van de PKB in een wet met uitvoeringsbesluiten. De vraag of dat ex post allemaal klopt, is relevant. Het blijft namelijk ingewikkeld, omdat er geen land in de wereld is waar wij even kunnen bekijken hoe het kan gaan; er is immers geen voorbeeldland. Daarom vinden wij alles met elkaar uit. Zo hier en daar kan er best een fout in een benadering zijn geslopen, maar dan is er alleszins de bereidheid om dat aan te passen op basis van het gelijkwaardigheids criterium. Dat leggen wij vast, zowel in het besluit – want dat gaat het snelst – als in de wet zelf.

De heer Castricum (PvdA): Ik dacht dat u nog verder zou spreken over de motie, maar dat punt hebt u afgerond? Ik begrijp uit uw woorden dat u de motie integraal uitvoert, inclusief de MER, die ook in de tekst is opgenomen.

Minister Netelenbos: Dat klopt.

De heer Van den Berg (SGP): Betekent dat ook dat er opdracht gegeven wordt voor een nieuwe MER?

Minister Netelenbos: Ja, maar dat doen wij pas als wij over een aantal monitorgegevens beschikken. Uit de "ex-antebeoordeling" zullen wij de relevante gegevens moeten krijgen. Voordat er een nieuw uitvoeringsbesluit wordt vastgesteld, zal er evenwel een MER-procedure zijn doorlopen. De MER-commissie heeft trouwens gesteld, ook in de hoorzitting van deze Kamer, dat zij het heel jammer vindt dat er geen nulvariant is geïntroduceerd. Daar is echter heel bewust voor gekozen. Op het moment dat er sprake dient te zijn van een gelijkwaardige omzetting van een PKB in een uitvoeringsbesluit en een wetsvoorstel, kan een nulvariant geen optie zijn. Hier lopen de politieke afweging en de technische weging uit elkaar. Ik heb hier een op zichzelf lastige discussie over gevoerd met de MER-commissie. Zij vond het een halve MER, maar ik ben van mening dat de MER als zodanig al aan de orde is geweest bij de opstelling van de PKB en dat een omzettingprocedure een ander soort beoordeling vraagt. Ik heb de MER-commissie daar niet van kunnen overtuigen, maar ik blijf die mening toegedaan. Als het gaat om de aanleg van een nieuw vliegveld of

Netelenbos

een tracébesluit, is het heel logisch om een nulvariant te maken. Hier is echter sprake van een andere opzet, namelijk een gelijkwaardige omzetting van een systeem van een PKB naar een wet. Volgens mij is dat iets bijzonders. Het nieuwe kabinet doet er op zichzelf trouwens wel verstandig aan om nog een keer naar de MER-procedure te kijken. Ik heb daar zelf in ieder geval behoefte aan, niet alleen vanwege Schiphol, maar sowieso. Beleidsafwegingen en milieubeoordelingen beginnen in het algemeen namelijk stevig door elkaar heen te lopen.

Ik kom op de opbouw van het wetsvoorstel. Mevrouw Bierman vindt het op zichzelf een goede zaak om Schiphol als bedrijf te benaderen. De milieu- en veiligheidsnormen geven de grenzen van de luchthaven als zodanig aan. Daarom moet ieder besluit dat de luchthaven neemt, passen onder die strop. Daaronder moet men z'n activiteiten zien af te wikkelen. Komt men daarbuiten, dan wordt er handhavend opgetreden. Bij overschrijding moet de overheid ingrijpen en wel op een zodanige manier dat het indruk maakt. Je moet er dus voor zorgen dat de partijen die het betreft, daadwerkelijk van mening zijn dat zij dit moeten voorkomen. Dit heeft trouwens wel gewerkt. De heer Pormes heeft hier de zeven leugens, zoals hij die noemde, aangehaald. Het ging daarbij om gevallen waarin de luchthaven zich niet aan de regels hield. Vanaf het moment dat er handhavend is opgetreden – ik was de eerste die dat deed – heeft de luchthaven een- en andermaal geprobeerd om binnen de aanwijzing te blijven. Je naam in de wereld is namelijk snel verprutst. Als een luchthaven een boete krijgt van de eigen overheid, heeft dat een niet te onderschatten wereldwijde uitstraling. De luchthaven heeft tot nu toe enorm zijn best gedaan om zijn activiteiten binnen de aanwijzing af te wikkelen. De boete voor het Aviodome vond ik daarentegen juist ludiek. In dat museum waar heel veel schoolkinderen met plezier naar toe gaan, zie je de heroïsche geschiedenis van de luchtvaart. Het is leuk dat dit nu naar Flevoland kan worden verplaatst.

De heer **Bierman** (OSF): Ik vind het een hartverwarmend betoog, maar ik heb gevraagd of wij nu ook kunnen verwachten dat verkeersboetes

voortaan naar het Autotron gaan. Ik wil hier nog wel een paar voorbeelden aan toevoegen. Als wij straks met bijvoorbeeld de accijns op alcohol weer nieuwe drinklokalen gaan openen, wordt het nog gezelliger. Dat is echter niet de systematiek waar wij aan gewend zijn. Het gaat naar de algemene middelen en men moet er vooral niet van uitgaan dat de boete eigenlijk niet zo bedoeld was, maar dat er nu eenmaal een boete opgelegd moest worden.

Minister **Netelenbos**: Zo zou ik het niet durven doen. Natuurlijk is het eerst naar de algemene middelen gegaan. Ik heb tegen de minister van Financiën gezegd dat ik nog een heel goede bestemming voor het museum wist, namelijk in Lelystad. Op zichzelf is dat een mooie manier om iets te doen voor dat museum. Dat is uiteraard via de bekende weg financieel afgewikkeld. Ik ben op zichzelf niet erg voor bestemmingsheffingen, ook niet in het verkeer.

Bij de overschrijdingen die aan de orde kunnen zijn, maakt het wetsvoorstel het makkelijker om ook de daadwerkelijke veroorzaker van de overschrijding aan te pakken. Op dit moment is het heel gemakkelijk om elkaar de schuld te geven: de luchthaven kijkt naar de verkeerstoren en de verkeerstoren naar de piloot. Dat is nu beter geregeld, wat maakt dat iedere actor binnen de sector luchtvaart zijn verantwoordelijkheid dient te nemen, en dat kan worden opgetreden. De inspectie van Verkeer en Waterstaat heeft een luchtvaartdivisie, welke zeer alert en wettisch is. Er wordt op dit moment beter gehandhaafd dan ooit, waarover de luchthaven het af en toe best benauwd heeft. Dat werkt in de praktijk zeer goed.

De 2%-afspraken met de gemeente Amsterdam was geen afspraak op basis van een wetsartikel, wat het lastiger maakte. In het kader van handhaving was dat punt daardoor geen thema. Gelukkig maakt de vijfde baan dat 80% van het vliegverkeer over de stad Amsterdam – binnenstad, Buitenveldert, Amstelveen – zal worden afgeleid naar meer landelijk gebied. Dat is voor Amsterdam en omgeving een heel grote verbetering.

De heer **Bierman** (OSF): In mijn betoog heb ik gezegd dat de minister dat niet helemaal kan toezeggen,

omdat dat nu eenmaal afhankelijk is van de weersomstandigheden en allerlei andere onverwachte dingen. Omdat er geen baan is die zuidwest is georiënteerd, moet er, als er geen andere mogelijkheid is uit veiligheidsoverwegingen over de oostbaan worden geland. Mijn punt is nu juist dat je een door groei gegenereerde hoeveelheid extra vliegbewegingen over de binnenstad van Amsterdam krijgt, waar 180.000 mensen onder moeten lijden.

Minister **Netelenbos**: Tijdens een bepaalde storm wordt de oostbaan inderdaad gebruikt. Maar veiligheid gaat wel voorop in het wetsvoorstel. Over het gebruik van de oostbaan zal een bepaalde storm is afgesproken dat dat op een andere manier meeloopt met de overschrijding, maar wel wordt beoordeeld in het kader van het totale geluidsvolume. Als men daar een probleem zou krijgen, moet men uitwijken naar bijvoorbeeld Zestienhoven, ook 's nachts. Dat is de enige reden, waarom Zestienhoven eventueel 's nachts kan worden opengesteld. Het zal duidelijk zijn dat de veiligheid altijd vooropstaat. Maar het meer standaardgebruik van de banen die dicht tegen Amsterdam zijn gelegen, zal tot het verleden gaan behoren. Laten we ook eens de zon in het water zien schijnen: het wordt een enorme verbetering. Maar af en toe stormt het wel; het beleid moet gericht zijn op een veilige situatie.

De heer **Castricum** (PvdA): U zegt met zoveel woorden over de Kaagbaan dat daarvan bij allerhoogste uitzondering gebruik zal worden gemaakt.

Minister **Netelenbos**: Er wordt veel minder gebruik van gemaakt, ja.

De heer **Castricum** (PvdA): Nee, niet veel minder, maar uitsluitend onder uitzonderlijke omstandigheden.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is de oostbaan. De Kaagbaan wordt heel veel minder gebruikt. Maar vanwege het handhavingregime is het riskant om die baan vaak te gebruiken. De incentives in het systeem zijn zo, dat primair de vijfde baan moet worden gebruikt. Gezien de ligging van de baan is het logisch dat men dat zal doen. De start van het gebruik van die vijfde baan zal nog wel een tijdje duren, omdat met de aanleg van de

Netelenbos

noordelijke taxibaan vrij lang is gewacht. In de loop van 2003 zal dat pas geëffectueerd kunnen worden. Schiphol deed in het begin namelijk wat moeilijk over het aanleggen van zo'n taxibaan, wat nu gelukkig wel gaat gebeuren. Vanaf het begin heb ik gezegd – zo is de wet opgebouwd – dat het hun probleem is. Als te veel gebruik wordt gemaakt van een bepaalde routing, zal een overschrijding sneller optreden. Men moet er alles aan doen om dat te voorkomen. Verder moet men, bijvoorbeeld via de tarifiering, bevorderen dat een luchtvaartmaatschappij als de KLM, toch een grootverbruiker, investeert in de stilste vliegtuigen. Gelukkig is dat op dit moment al gaande. Het zal duidelijk zijn dat men bepaalde "herriebakken" niet zou moeten willen ontvangen. Dat kan men bevorderen via het tarievenbeleid. Door de tarieven hoog te maken, landt men niet meer op Schiphol. Dat is op dit moment feitelijk de praktijk van iedere dag. Er wordt bijna niet meer geland op Schiphol met Hoofdstuk 2- of het onderste deel van de Hoofdstuk 3-vliegtuigen. Die gaan naar andere luchthavens, onder andere Beek. Luchthaven Beek heeft daar problemen door en zal daar iets aan dienen te doen.

Voorzitter. Er zijn opmerkingen gemaakt over het systeem van de wet, het gebrek aan vertrouwen. Mensen hebben het gevoel dat door overheden van alles en nog wat is beloofd, maar dat daaraan niet wordt voldaan. Bij de start van dit kabinet is een schoonschipprocedure gestart die zeer louterend heeft gewerkt. Vervolgens is zowel door het parlement als door de Raad van State gesteld dat niet ad hoc gerepareerd moest worden. Het repareren van de planologische kernbeslissing werd als zeer complex en zeer moeizaam beschouwd. Er is daarom gepleit voor een eenduidige wet en tegen ad-hocregelingen. Dat wordt ook voorgesteld in het voorliggende wetsvoorstel. Dat maakt dus dat opmerkingen die zijn gemaakt over de noodwetgeving of over reparatie van de planologische kernbeslissing in die context moeten worden gezien. In procedures bij de Raad van State werd de huidige PKB als niet meer reparabel gekenschetst vanwege de lappendeken van beslissingen uit een lang verleden. Dat geldt ook voor de amendering. De PKB is er niet altijd sterker op

geworden door amendering. Tegen die achtergrond is het belangrijk dat er een eenduidig samenhangend systeem is, waarbij de besluiten de grote sturingsinstrumenten zijn. Die besluiten zullen ex post worden beoordeeld en indien nodig aangepast.

Voorzitter. Ik zal nader ingaan op de opmerkingen die door de commissie MER en de commissie-Berkhout tijdens de hoorzitting zijn gemaakt. De afwegingen c.q. wegingen rondom de MER hebben het grote thema gevormd voor de commissie MER, mijzelf en mijn eigen experts. Wat betreft thema's als externe veiligheid en zaken met betrekking tot het buitengebied is een bepaalde ordening aangebracht. Externe veiligheid als zodanig is niet opgenomen in de huidige PKB. Er is wel sprake van groepsrisicobeleid. Het groepsrisicobeleid wordt gecontinueerd c.q. aangescherpt, maar groepsrisico als zodanig is voor de luchtvaart geen hanteerbare norm. Dat is bij de behandeling van de PKB al aan de orde geweest. Op verzoek van de Tweede Kamer is, geholpen door een commissie van internationale experts – die zeer schaars zijn, omdat geen enkel land groepsrisicobeleid kent rond luchthavens – nagedacht over een norm voor de luchtvaart. Die experts zijn tot de conclusie gekomen dat het ontwikkelen van een statistisch causaal risicomodel mogelijk is. Het is ingewikkeld, maar het is te doen. Op verzoek van de Tweede Kamer is in de wet opgenomen dat het zal dienen te worden geïmplementeerd. Dat betekent dat het kabinet in de loop van de komende jaren hard aan de uitwerking van dat statistisch causaal model zal moeten werken. De norm die daaruit zal volgen houdt rekening met 1990. In 1990 is gekozen voor de standstillbenadering, omdat het niet onveilig mag worden. Het is lastig om dat aan te tonen, maar experts is gevraagd om dit te doen. In de loop van de komende drie jaar moet dit nader worden uitgewerkt. Groepsrisico als norm is nooit gehanteerd. Wel wordt er een groepsrisicobeleid gevoerd. Dit heeft te maken met het sloop- en vestigingsbeleid. Dat roept echter weer veel weerstand op bij de overheden in de regio, omdat zij vinden dat wij overdrijven en dat hogere en dichtere bebouwing mogelijk moet zijn. De heer Pronk en ik zijn van mening dat wij beter het

zekere voor het onzekere kunnen nemen. Ook in dit wetsvoorstel implementeren wij een stringent beleid. Wij doen er alles aan om ervoor te zorgen dat de bebouwing om de luchthaven niet te dicht is.

Overigens komt Schiphol wat de dichtheid van woonbebouwing betreft, niet voor bij de eerste honderd luchthavens in de wereld, al denkt men vaak van wel. Wij proberen dat zo te houden. De heer Baarda bracht de discussie over Schipholstad naar voren. Uit het perspectief van de luchtvaart vind ik dat ingewikkeld. Het kan allemaal wel, maar dat vergt een andere norm voor woonbebouwing, dus risico. Onmiddellijk zal men last krijgen van het lawaai van de luchthaven. In het buitenland ondervangt men dat wel door degenen die daar willen wonen te laten ondertekenen dat zij niet mogen klagen, maar dat is bepaald geen Nederlandse manier van doen. Toen de heer Duivesteyn bij de behandeling van de Vijfde nota daarmee kwam, heb ik gezegd dat mij dit geen verstandige oplossing lijkt, zo dicht op een luchthaven. Ik dacht dat de kassen van de heer Brinkhorst wel zouden kunnen, maar daar was de minister van LNV het weer niet mee eens, omdat hij iets anders aan de boeren had beloofd. Ik ben het op zich dus eens met de suggestie van de heer Baarda dat Schipholstad niet voor de hand ligt.

De heer **Castricum** (PvdA): Heeft uw mening over Schipholstad niets te maken met een eventuele verdere uitbreiding van Schiphol?

Minister **Netelenbos**: Nee. Wij houden in het buitengebied bepaalde troggen in het landschap leeg en vragen de provincies Zuid- en Noord-Holland om daar rekening mee te houden. Het is ook mogelijk om Schipholstad uit te werken met behoud van de lege gebieden in de Randstad, maar dat is uiterst complex, ook vanwege de concentratie van activiteiten. Het gaat namelijk niet alleen om uitbreiding van een luchthaven, maar ook van een stad, met het bijbehorend landzijdig autoverkeer en de vervoersvraagstukken die dit met zich brengt. Dat lijkt mij uiterst complex, ook al omdat de problematiek dat nu al is. De discussie over de vraag of dit allemaal doorgaat, komt echter nog wel.

Netelenbos

Ik heb met name met de voorzitter van de commissie-Berkhout vele gesprekken gevoerd over de aanpak via een ex-antebeoordeling met betrekking tot het geluid, de omzetting van het systeem en de ontwikkeling van het geluidslandschap. Ik heb uit die gesprekken de indruk overgehouden dat de heer Berkhout het met mij eens is dat het belangrijk is dat ten minste een jaar ervaring wordt opgedaan met het gebruik van de vijfde baan, zodat de praktijk preciezer kan worden weergegeven. Het beeld dat uit het verslag naar voren komt dat er een niet luisterende minister tegenover de heer Berkhout heeft gezeten, is niet mijn perceptie van die gesprekken. Het systeem TVG-kassa was al uitgewerkt voordat de heer Berkhout op het toneel verscheen. Hij kan de opdracht voor het ontwerpen van een geheel nieuw systeem, te weten het geluidslandschap, verder uitwerken, maar de vraag of dat een gelijkwaardige omzetting is, kan hij op dit moment niet beoordelen. Het zal duidelijk zijn dat zijn bevindingen moeten worden uitgerekend door de NLR. Er werd wel gesproken over de berekeningen van de heer Berkhout, maar de NLR rekent ook voor de heer Berkhout. Dat kan de heer Berkhout immers niet zelf, want daar heb je enorme computers voor nodig. Vervolgens dient de vraag te worden beantwoord of dat gelijkwaardig is. Met de heer Berkhout is afgesproken dat het bekende wordt vastgehouden totdat eventueel in 2005, als wij dat kunnen beoordelen, een nieuw systeem kan worden geïntroduceerd. Dat is de afspraak. Vandaar ook dat zijn opdracht tot 2005 loopt.

De heer **Terlouw** (D66): Nou begrijp ik het niet. De minister zegt dat wij eerst een jaar ervaring moeten opdoen met de vijfde baan, maar het gaat alleen maar om rekenen, niet om meten. Je kunt toch een of misschien wel tien prognoses maken van hetgeen er op die vijfde baan in een jaar gebeurt en die nu al uitrekenen?

Minister **Netelenbos**: Dat is gebeurd.

De heer **Terlouw** (D66): Wat betekent een jaar ervaring opdoen als het alleen maar om rekenen gaat?

Minister **Netelenbos**: Op basis van

de gegevens die wij nu hebben, zijn alle simulaties voor de vijfde baan doorgerekend. Wij denken vrij zeker te weten wat er gebeurt. Of dat straks ook de praktijk zal zijn, betwijfelen velen. Dat gaan we monitoren.

Het geluidslandschap van de heer Berkhout is een apart systeem dat hij zelf heeft ontworpen. Dat geluidslandschap is nog niet in de simulaties ingebracht. Dat moet dus nog gebeuren. Of dat systeem als gelijkwaardig kan worden beoordeeld, is dus nog niet bekeken. Dat kan de heer Berkhout op dit moment ook nog niet doen. In de gesprekken die met mij zijn gevoerd, is dat in een tijdpad opgenomen. Of dat geluidslandschap er komt dan wel of wij blijven werken met TVG-kassa, laat zich dus straks beoordelen. Nu starten wij een onbekende discussie. Dat geluidslandschap bestaat immers nog niet ergens in de praktijk. Of dat geluidslandschap straks door de Europese Unie wordt geaccepteerd, weten wij ook nog niet. Ik heb de heer Berkhout wel gevraagd te proberen om zijn analyses en conclusies ingang te doen vinden in de Europese Commissie. Wij willen immers in de Europese pas lopen. Ik vind het niet verstandig als Nederland weer voor een Alleingang kiest. Wij moeten er echt voor zorgen dat de manier waarop wij met geluid omgaan, vergelijkbaar is met de methodes die in alle andere Europese landen worden gehanteerd.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik zit met een ander probleem. De minister heeft natuurlijk ook de stukken van de hoorzitting gelezen. De heer Berkhout stelt op die zitting toch heel helder dat hij die som heeft gemaakt en tot de conclusie komt dat het stelsel niet gelijkwaardig is. Dat staat er letterlijk. Overigens komt de MER-commissie tot dezelfde conclusie. Daar stapt de minister nu overheen, of zij moet er zo meteen op terugkomen. Hoe verklaart de minister dat?

De heer Berkhout legt uit dat de NLR allerlei sommetjes maakt en dat ook goed doet, maar dat het de verkeerde sommen zijn. Hij heeft de goede sommen uitgerekend en daaruit blijkt dat het systeem niet gelijkwaardig is.

Dat is ons probleem. Misschien kan de minister daarover helderheid geven.

Minister **Netelenbos**: Ik heb al verteld dat de simulaties van de wijze waarop het vliegen in de regio gebeurt, de uitkomsten daarvan voor de geluidsbelasting en de routing die de vliegtuigen moeten kiezen door de NLR zijn uitgerekend. De uitkomst daarvan laat zien dat het aantal ernstig belaste woningen afneemt van 15.100 naar 10.000 en dat het aantal slaapgestoorden in het buitengebied veel minder wordt. Wij zullen ex post bekijken of dat allemaal uitkomt.

De heer Berkhout heeft een ander systeem. Dat systeem kun je pas beoordelen als het helemaal is uitgewerkt, gevalideerd, gesimuleerd en getoetst. Dat is nog niet gebeurd.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Dat spreekt de heer Berkhout juist tegen.

Minister **Netelenbos**: Dat geloof ik niet, want wij verkeren op dit moment in de situatie die ik net heb beschreven. Daarom is alles wat tussen nu en 2005 tot een verbetering of tot een preciezere beoordeling leidt, welkom. Het Nederlandse Ke-systeem was uniek. Het kabinet kiest voor het L_{den} en loopt daarmee in de Europese pas. Als het geluidslandschap niet Europees wordt, krijgen wij geen geluidslandschap. Wij moeten bij de ordening van dit soort zaken ervoor zorgen dat wij Europees gaan denken. Vandaar dat wij overgaan op de L_{den} .

De heer **Pormes** (GroenLinks): Dat geldt ook voor de commissie MER? Daarvan zegt u ook dat zij waarschijnlijk andere sommen gebruiken die zij nog niet kunnen waarmaken.

Minister **Netelenbos**: Nee, u had het over andere taal en de commissie MER. Dat ging over die thema's die niet in de PKB waren geregeld, zoals groepsrisico en hinderbeleid. Dat heeft te maken met weging versus afweging.

De heer **Baarda** (CDA): Met collega Terlouw moet ik zeggen dat ik dat punt van de berekeningen niet begrijp. Als de minister zegt dat een jaar ervaring opgedaan moet worden met de vijfde baan om te zien of het klopt, wat bedoelt zij dan? Berekeningen of simulaties kun je maken. Bedoelt zij dat op basis van metingen moet worden nagegaan of het klopt?

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Veel mensen denken dat vliegtuigen om bepaalde handhavingpunten heen kunnen vliegen, waardoor men in staat zou zijn de aannames in het systeem te ontduiken. Wij denken dat dit niet kan, omdat de aannames met de sector zijn ontworpen en gevalideerd. Wij zijn niet naïef en laten dat aan alle kanten goed beoordelen. Die simulaties zijn vervolgens in de computer gestopt en dan komt er iets uit. Het kan best zo zijn dat het feit dat wij piloten op een bepaalde manier laten opstijgen en landen in de praktijk heel anders blijkt te werken. Dat zou kunnen. In de praktijk zou kunnen blijken dat zeer snel opstijgen, zodat men zo snel mogelijk zo hoog mogelijk is tot een andere uitkomst leidt. Je zult dan in de opmaat naar de hernieuwing van het besluit daarmee rekening moeten houden. Dat zeggen wij iedere keer.

In alle discussies die ik veelvuldig met de heer Berkhout heb gevoerd, heeft ook hij gezegd dat het belangrijk is dat er ervaring wordt opgedaan met iets wat nu alleen maar in de computer zit. Mij lijkt dat eerlijk gezegd nogal voor de hand liggend. Dat maakt de discussie ook zo vaag. Ik begrijp het ongemak heel goed, omdat de discussie zeer technologisch van aard is. De ervaring leert ons dat het altijd anders gaat dan men ons heeft voorgespiegeld. Die ervaring dateert van voor 1998, net als het gedoogbeleid. Die ervaring zit ook in de hoofden van de mensen in de regio. Dat maakt het niet zo makkelijk hen te overtuigen. De praktijk zal moeten overtuigen of die aannames kloppen. Ik ben op basis van de berekeningen van mening dat die aannames in orde zijn. Ik baseer mij op de berekeningen, want ander materiaal heb ik niet. Ik heb veel deskundigen gehoord, meer dan de door deze Kamer gehoorde commissies en er zijn veel meningen. Dat is normaal, zoals bij ieder onderwerp.

De heer **Van den Berg** (SGP): De Europese Richtlijn gaat uit van twee uitgangspunten: handhavingpunten, zoals geluidsindicatoren en het zonestelsel. Sorteert de minister daarop voor? Ik meen van niet, want ik heb haar dat nog niet horen zeggen.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn wel de mening toegedaan dat wij met het stelsel dat wij introduceren geen

“last” zullen hebben van de Europese Richtlijn voorzover wij nu kunnen beoordelen. Ik verwacht zelf dat het nog heel lang gaat duren, voordat er überhaupt sprake is van een Europese Richtlijn. Wij zullen die natuurlijk beïnvloeden en wel zodanig dat die wordt ingevuld overeenkomstig onze wensen. Gezien de ervaring tot nu toe loopt Nederland bijna altijd voorop bij dit soort onderwerpen. Dat geldt niet alleen voor de luchtvaart, maar ook voor andere mobiliteitsactoren. Ik verwacht dan ook dat men veel zal hebben aan de ervaring die wij opdoen. De heer Berkhout heeft namens mij de opdracht, zijn kennis en kunde in te zetten om te bevorderen dat in de Europese Richtlijn rekening wordt gehouden met de visie die hier wordt ontwikkeld. Ik heb al gehoord dat hij veelvuldig wordt gesignaleerd in Brussel!

De heren Baarda, Castricum en anderen hebben opmerkingen gemaakt over de gang naar de Raad van State. Mij is gevraagd, na ommekomst van de behandeling in de Tweede Kamer, een extra advies te vragen aan de Raad van State. Ik heb dat niet gedaan, terwijl volgens deze sprekers het wel had gekund, kijkend naar het tijdstip van behandeling. Ik heb een aantal redenen gehad om niet in dit verzoek te bewilligen. Ik vind het staatsrechtelijk vrij ingewikkeld om na de behandeling van een wetsvoorstel in de Tweede Kamer opnieuw naar de Raad van State te gaan. Er is gezegd dat er zo veel amendementen en nota's van wijzigingen aangenomen zijn dat hiervoor aanleiding is. De nota's van wijzigingen zouden hiervoor het grootste argument zijn. Bij amenderingen komt het immers, naar mijn weten, vrijwel niet voor. Bijna alle nota's van wijzigingen zijn er echter gekomen op verzoek van de Kamer. Vanwege de ingewikkeldheid van de materie werd, in plaats van een amendement in te dienen, aan de regering gevraagd om met een nota van wijziging te komen. Dat maakte dat er, staande overleg met de Kamer, toezeggingen zijn gedaan. Dit vormt dus geen argument om opnieuw de gang naar de Raad van State te maken.

Vrijwel alle inhoudelijke ingewikkeldheden en bezwaren richten zich overigens op de uitvoeringsbesluiten en niet op het wetsvoorstel als zodanig. De

kaderwet is simpel van aard. Het gaat om de manier waarop de wet vervolgens in besluiten wordt gegoten. Die besluiten gaan nog naar de Raad van State. Die hangen op dit moment voor. De Raad van State is dus heel erg goed in staat om te kijken naar de wijze waarop wij omgaan met de gelijkwaardige omzetting, de wijze waarop wij de luchthaven indelen en de wijze waarop de luchthaven zijn activiteiten dient af te wikkelen. Wat dat betreft heb ik steeds het gevoel gehad dat de meest aangelegen onderwerpen van bezwaar en kritiek nog ter beoordeling voor komen te liggen bij de Raad van State. Die komen dus uiteraard terug. Vandaar dat ik daar wat halsstarrig in was.

Met betrekking tot de opmerkingen over de veiligheid heb ik al het nodige gezegd. Ik voeg daaraan toe dat wij het groepsrisico nu niet en ook niet in de nieuwe wet hanteren. Wel voeren wij groepsrisicobeleid.

De FN-curve leent zich niet voor normstelling. Dit is op de internationale conferentie van maart 2000 bevestigd door de experts die daar aanwezig waren. Dit betekent dat wij gaan voor het statistisch-causaal risicomodel. Dat levert een uitkomst en norm op die daadwerkelijk iets zegt over de kansen dat er sprake is van een ongeval in de lucht en die goed rekening houdt met de technologische ontwikkelingen in de luchtvaart. Dat is eerlijk. Het is ook het nadeel van de groepsrisiconorm. Die houdt daar geen rekening mee. Dat is geen incentive om te investeren in de meest geavanceerde techniek. Wat betreft het uitbouwen van het externe risico draagt dit bij aan het statistisch-causaal model. Ik ben van mening dat de incentives in de luchtvaart in dit verband de goede kant uitgaan. Het maakt dat wij naar een systeem moeten dat voldoende voorspellende waarde heeft. De wet schrijft dat ook voor. Het is heel erg lastig om dat uit te werken. Wij lopen hierbij, geheel geïsoleerd, voorop. Het is ons een eer om ervoor te zorgen dat het tijdig klaar is. Dat is een verschil met de PKB. Toen is beloofd om de groepsrisiconorm uit te werken. Vervolgens is het er nooit van gekomen. Nu ligt het vast in de wet via amendering. Het moet op tijd klaar zijn.

Bekend is dat de koppen van de banen de meest riskante plaatsen zijn. Daar geldt dan ook een stringent

Netelenbos

sloopbeleid. Er zijn echter mensen die daar graag willen blijven wonen, ondanks het feit dat hun huizen geamoveerd moeten worden. Wij houden echter vast aan hetgeen is vastgelegd. Het groepsrisicobeleid is veel stringenter dan de huidige PKB.

De woningtelling is gebaseerd op de situatie van 1990. Dat is ook bij de PKB-vaststelling in 1995 aan de orde geweest. Wij redeneren dus terug naar 1990 en dat blijft een constante. Intellectueel gesproken is dat lastig, maar het is de uitkomst van een gelijkwaardige omzetting. Er zullen woningen buiten de huidige Ke-contouren komen te vallen, terwijl het omgekeerde ook het geval is. De totale som is echter lager: 10.000 overdag en 7000 's nachts. Er zal terdege worden nagegaan of dat daadwerkelijk klopt. De bezwaren in Aalsmeer richten zich met name op de verschuiving van de routing. Het is een lastige kwestie, maar wat betreft het totaal halen wij meer dan de normen van de simulatiemodellen.

De heer Terlouw heeft enkele behartigenswaardige opmerkingen gemaakt over meten en rekenen. Wij beginnen inderdaad met rekenen en het is de bedoeling dat wij uitkomen bij meten. Hoeveel meetpunten dat met zich mee moet brengen, is de uitkomst van expertbevindingen. Tussen bepaalde meetpunten kun je natuurlijk ook weer gaan rekenen. Wij volgen in ieder geval de bevindingen van de experts. Hoe bijvoorbeeld moet worden geabstraheerd van ander geluid is zeer ingewikkeld. Zo plastisch als de heer Terlouw kan ik het niet zeggen, maar het is in ieder geval zeer ingewikkeld. Met het oog op de juridische houdbaarheid moet je zeker weten dat je meet wat je wenst te meten. Het is mede aan de commissie-Berkhout om daarover verstandige opmerkingen te maken. Zolang wij nog niet meten, rekenen wij. En dat leidt tot de uitkomsten op grond waarvan je handhaaft.

De heer Baarda heeft al opgemerkt dat de luchtkwaliteit gelukkig in orde is. Ik ben blij dat wij dit kunnen constateren. Tot nu toe leidden alle verkeersactiviteiten tot een bepaalde uitkomst op grond waarvan werd geconcludeerd of er al dan niet sprake was van een verantwoorde milieusituatie. Op dit moment wordt de sector zelf aangesproken op de eigen luchtvervuiling. Op basis van de beschikbare kennis en de

investerings die worden gedaan in de nieuwe vliegtuigtechnologie kan worden voorspeld dat dit goed zal verlopen. Uiteraard wordt er ook goed gehandhaafd. Gisteren nog heb ik met de inspectie hier een stevig gesprek over gehad.

De heer **Baarda** (CDA): Om misverstanden te voorkomen: het was de commissie MER die heeft gezegd dat de luchtkwaliteit in orde is. Ik heb de commissie geciteerd.

Minister **Netelenbos**: Het was in ieder geval prettig om dat te constateren.

Ook de heer Van den Berg maakte een opmerking over stank. Hij zei geen artikel in het wetsvoorstel te hebben aangetroffen over een gelijkwaardige overgang. Dat is op zichzelf juist. Dit is de enige parameter waarvan wij van tevoren hebben gesteld dat de sector die niet goed kon beïnvloeden. Er kan wel antistankbeleid worden gevoerd. Er zullen af en toe zogenaamde snuffelteams op de luchthaven actief zijn om te bepalen hoe het zit met de stank. Stank is als enige parameter slecht te beïnvloeden door nieuwe technologie of door beleid. Er dient wel sprake te zijn van stankbeleid als zodanig. Voorbeelden hiervan zijn slepen in plaats van taxiën en het niet te lang laten warmdraaien van de motoren. Daarover zullen wij afspraken maken met de sector.

De heer **Castricum** (PvdA): Er komen klachten, maar er kan niets worden gemeten. De minister zegt dat er afspraken kunnen worden gemaakt met de sector. Waaraan worden die dan gerelateerd?

Minister **Netelenbos**: Die afspraken worden gerelateerd aan beleid. Op het moment dat men altijd kiest voor het zelfstandig taxiën van vliegtuigen of voor het langdurig warmdraaien van de motoren, kan de inspectie optreden. De inspectie legt in een handhavingsprotocol vast wat men verwacht dat er gebeurt. Wat niet kan, is de norm op standstill vastleggen in een uitvoeringsbesluit.

De heer **Castricum** (PvdA): Als ik het goed begrijp, is er dus wel een protocol of een convenant te sluiten. Dan is er in ieder geval iets om vanuit te gaan.

Minister **Netelenbos**: De inspectie

voor de luchtvaart komt met een aparte nota waarin is vastgelegd hoe alle parameters wordt gehandhaafd. Uiteraard worden daarover, in het kader van de transparantie, mededelingen gedaan. Alles wat mijn inspectie vindt, wordt gepubliceerd op internet. Mensen kunnen daarvan kennis nemen. Wij hebben namelijk niets te verbergen. Dat is een belangrijk uitgangspunt.

De heer Baarda maakte een opmerking over de sloopzones en het overleg met de gemeentebestuurders. Er is op 19 september 2001 bestuurlijk overleg geweest met de provincies en de gemeenten. Rijkswaterstaat heeft een procedurehandboek voor gemeenten opgesteld, dat per 1 januari 2003 moet ingaan en waarin de uitvoering van het sloopbeleid is uitgewerkt. Op dit moment wordt ambtelijk overleg gevoerd tussen Rijkswaterstaat en de verschillende overheden. Ook zijn er voorlichtingsavonden voor bewoners gepland. Aan bewoners wordt toelichting gegeven over het hoe en waarom en over de vergoedingen die zij krijgen.

De hoogtebeperkingen zijn internationaal voorgeschreven. Die bedenken wij niet zelf. Op basis van individuele besluiten kan de minister evenwel ontheffing geven, maar dan moeten er inhoudelijke argumenten zijn. De gemeente Amsterdam maakt zich zorgen over de Zuidas, de gemeente Haarlemmermeer over Beukenhorst. Wij zullen van geval tot geval bekijken wat het betekent voor de hoogte van de gebouwen. Voorzover wij de plannen inzake de Zuidas kennen, zijn er daar geen problemen. Ik heb natuurlijk wel tegen het betrokken gemeentebestuur gezegd dat veiligheid echt voorgaat. De radarsystemen moeten kunnen functioneren. Het zal duidelijk zijn dat een gebouw moet worden aangepast op het moment dat het te hoog is. Als het wel kan, staan wij het uiteraard toe. Overigens is voor beide gemeenten de luchthaven uiterst belangrijk voor het vestigingsklimaat ter plekke. Zonder Schiphol is er geen Zuidas.

Mevrouw Bierman heeft nog gesproken over de doorwerking in de bestemmingsplannen. Het luchthavenindelingsbesluit en de ruimtelijke beperkingen daarvan werken binnen een jaar door in de bestemmingsplannen. De doorwerking is dus verzekerd, zoals op dit

Netelenbos

moment ook bij tracéwetgeving geldt.

Wat de hinderbeleving betreft, in de wet zijn de normen voor het geluid opgenomen. Bij hinder gaat het niet alleen om objectieve normen, maar ook om subjectieve. Er is bepaald dat bijvoorbeeld de regio en de sector aanvullende afspraken kunnen maken. Wij zien dus een belangrijke taak voor de commissie Geluidhinder Schiphol-nieuwe stijl. Deze commissie is in de wet zelf vastgelegd en het nieuwe regionale overleg Luchthaven Schiphol kan daarbij een belangrijke rol spelen. Ik denk zelf dat het belangrijk is om zoveel mogelijk inzicht in de geluidhinder te verschaffen. In heel veel landen delen luchthavens heel goed mee aan de omgeving welke banen er op welke tijdstippen gebruikt worden, opdat de mensen zich heel goed kunnen instellen op soms meer en soms minder lawaai. Daar zal men dus het een en ander aan moeten gaan doen, bovenop de norm van de wet als zodanig.

Er is hier en daar wel gesuggereerd dat het wel heel erg toevallig is dat het resultaat van het onderzoek naar slaapverstoring naar alle waarschijnlijkheid twee maanden na de discussie in de Kamer zal verschijnen. Het is inderdaad heel erg toevallig, er zit geen diepere strategie achter. Het is een heel ingewikkeld onderzoek. De mensen worden gevolgd in hun slaap, waarbij er met apparatuur wordt gemeten of zij van geluid wakker worden of er in hun slaap op reageren. Er is eerst een pilot gehouden om na te gaan of een slaapverstoringsonderzoek goed zou kunnen worden uitgevoerd. Over het resultaat van deze pilot is in 1999 een rapport verschenen en op basis daarvan is in 2000 het hoofdonderzoek van start gegaan. Men heeft per persoon meer dan 20.000 onderzoeksgegevens verkregen, die nu allemaal technisch-wetenschappelijk verantwoord verwerkt moeten worden. De commissie die zich hiermee bezighoudt, heeft al 17 onderzoeksrapporten laten verschijnen; de heer Terlouw noemde al de stapel papier van vele meters. De eerst verantwoordelijke hierbij is de minister van VROM en de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VWS zijn erbij betrokken. Naar verwachting zal over een maand of twee het eindrapport

verschijnen. Er zit dus niets achter, zo wil ik hiermee maar zeggen. Wij hebben ook al een- en andermaal gezegd dat wij bereid zijn, met de uitkomst ervan rekening te houden.

Verder zijn er nog opmerkingen gemaakt over het laten gelden van het nachtrecht tussen zes en zeven uur; op dit moment is het tot zes uur van kracht. Er is een onderzoek gaande naar de economische aspecten van deze verlenging van het nachtrecht; daarbij is de uitkomst van het slaapverstoringsonderzoek overigens ook van belang. Overigens zal er over verlenging van het nachtrecht een afzonderlijke beslissing worden genomen, dit heeft niets te maken met gelijkwaardige omzettingen. Maar ze is dus wel afhankelijk van het resultaat van een aantal studies, want die zijn nodig om een verantwoord besluit te kunnen nemen.

De heer Castricum (PvdA): Voorzitter. Ik geloof de minister als zij zegt dat er niets achter zit. Zij zegt dat de regering met het resultaat van het onderzoek rekening zal houden. Wat betekent dit?

Minister Netelenbos: De hele afweging van het regime dat tussen zes en zeven uur zal worden toegepast, moet nog worden gemaakt. Bij uitvoering van het huidige voorstel zal het aantal nachtgehinderden in vergelijking met de situatie volgens de huidige PKB al drastisch afnemen, zoals u gezien zult hebben. Ik kan natuurlijk niet tot in de details aangeven hoe de regering zal reageren op de resultaten van het onderzoek, maar het zal duidelijk zijn dat je geen onderzoek instelt om vervolgens in het geheel geen rekening te houden met de resultaten ervan.

De heer Castricum (PvdA): Dat betekent dat je er als overheid voor zorgt dat wanneer er maatregelen genomen moeten worden op basis van het onderzoek, die maatregelen ook genomen zullen worden?

Minister Netelenbos: Dat zal in een afweging van belangen moeten worden bekeken. Ik denk dat ik, omdat ik de uitkomst absoluut niet weet, niet zomaar kan suggereren dat er altijd rekening mee wordt gehouden. Je zult echter bij de beslissingen die nog moeten worden genomen met betrekking tot

bijvoorbeeld het nachtrecht of met betrekking tot isolatie, goed moeten kijken naar zo'n uitkomst.

De heer Castricum (PvdA): Maar overwegende belangen met betrekking tot de gezondheid staan daarbij ook voorop?

Minister Netelenbos: Uiteraard, ja.

De voorzitter: Komt de minister geleidelijk aan tot een afronding?

Minister Netelenbos: Ja, voorzitter. Ik moet nog ingaan op een opmerking die, naar ik meen, is gemaakt door de heer Van den Berg over de rechtsbescherming.

De verandering in het regime van de rechtsbescherming is, zoals men heeft kunnen nalezen, op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer gebeurd. De keuze is daarbij gemaakt voor de burgerlijke rechter. Dat is een voorstel dat is gesteund door alle fracties die ook het wetsvoorstel hebben gesteund, te weten de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD in de Tweede Kamer. Het is dus niet zo dat de minister met een half oor heeft geluisterd en heeft gedacht: dat moeten wij op die manier doen. Het betrof een afweging in het kader van een dubbeling van de procedures, waarbij het ging om de vraag: is het algemeen verbindend recht of niet? Dat was op zichzelf een vraagstuk dat op deze manier is beantwoord. Ik ben evenwel van mening dat de gang naar de burgerlijke rechter ook in dit kader in Nederland een voldoende rechtsbescherming geeft.

De heer Pormes wilde mij de milieuprijs wel of niet geven – ik begreep het niet helemaal; ik stond op beide lijstjes, meen ik. De tijd zal leren hoe de beoordeling die ik nu krijg, in de context van de toekomst wordt geplaatst. Ik heb daar wel zo mijn gedachten over, maar de tijd zal leren hoe dat eruit gaat zien.

De heer Baarda (CDA): Voorzitter. De minister heeft uitvoerig geantwoord op de verschillende vragen vanuit de commissie en zij heeft ook een toezegging gedaan over de uitvoering van de motie. Ik heb nu behoefte aan een korte schorsing voor overleg met de woordvoerders.

De voorzitter: Ik wilde zojuist zeggen dat ik de hoop koester, sinds de verdere afhandeling van de Wet

Netelenbos

sociale zekerheidsrelatie Marokko is komen te vervallen, dat wij onze vergadering vandaag zodanig kunnen inrichten dat wij vanavond geen dinerpauze nodig hebben. Ik kan dit nu niet garanderen, want er is op dit moment een behoorlijk lang antwoord gekomen – dat constateer ik slechts – en tegelijkertijd zijn er veel interrupties toegestaan. Ik moet er derhalve op kunnen rekenen dat de afhandeling in tweede termijn aanzienlijk compacter zal plaatshebben dan de aanzet in eerste termijn heeft plaatsgehad. Een schorsing komt mij nu goed uit; dan kan ik mij zetten aan de verdere organisatie van de vergadering en de Kamer daarover straks, bij de hervatting, mededeling doen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat wil ik de minister van Verkeer en Waterstaat hartelijk dankzeggen voor de antwoorden die zij heeft gegeven op de vragen van deze Kamer. Dat ik hier nu sta en spreek, betekent dat de woordvoerders afzien van een tweede termijn. Zij hebben mij als voorzitter van de vaste commissie gevraagd nog enkele opmerkingen te maken.

De commissie had veel tijd nodig om tot deze plenaire behandeling te komen. Zij heeft advies gevraagd aan verschillende deskundigen. Namens de commissie wil ik deze deskundigen hartelijk dankzeggen, niet alleen voor hun bereidheid om onze vragen te beantwoorden, maar ook voor het feit dat zij veel tijd voor de beantwoording van die vragen beschikbaar hebben gesteld.

Voorzitter. De minister heeft klip en klaar gezegd dat zij de motie die kamerbreed wordt ondersteund, zal uitvoeren. Daarbij heeft zij twee elementen verwoord. De eerste is dat de uitvoeringsbesluiten zullen worden aangepast. De tweede is dat de minister een procedure zal starten om te komen tot aanvulling van het wetsvoorstel en dat dit wordt vastgelegd in het overdrachtsdossier voor het haar opvolger of opvolgster. Uitgangspunt zal altijd zijn: gelijkwaardig aan de PKB.

Namens de commissie wil ik hierover nog twee opmerkingen

maken. Refererend aan wat de voorzitter van de commissie deskundigen geluid tijdens een van onze zittingen, prof. Berkhout, heeft gezegd, merk ik op dat er met de huidige tekst van het wetsvoorstel geen bescherming voor het buitengebied is. Die bescherming was er wel in het PKB-stelsel. In de motie is verwezen naar de overgangsartikelen XI tot en met XIII. Ik vraag de minister toe te zeggen dat de bescherming die in de PKB is vastgelegd onder het nieuwe regime ook voor het buitengebied zal gelden, dus voor het gebied tussen 20 Ke en 35 Ke. Dat brengt de gelijkwaardigheid met zich mee.

De minister heeft gezegd dat zij de motie integraal zal uitvoeren. Uiteraard zijn wij de minister daarvoor erkentelijk. Wij vragen haar om zowel de Eerste als de Tweede Kamer te informeren over de manier waarop de motie zal worden uitgevoerd en de Kamers op de hoogte te houden van de verdere gang van zaken.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de heer Baarda en met hem de hele commissie voor dit standpunt. Ik bevestig dat de uitvoeringsbesluiten morgenochtend zullen worden aangepast. Er zal onmiddellijk een brief naar de Tweede Kamer worden gestuurd. Die is al begonnen met de behandeling van de besluiten over de aanpassing. Ik zal verder morgen beide Kamers informeren. In het overdrachtsdossier zal ik de afspraken die wij met betrekking tot de motie maken, opnemen. Aangezien het nog wel even zal duren voordat de nieuwe minister hier staat, zal ik alvast de procedure starten. Wat het buitengebied betreft: ik zal bewaken dat er een gelijkwaardige bescherming is. Ik ben echter van mening dat dat ex ante aan de orde is. Ik ben het dus niet met de heer Berkhout eens, maar als onverhoopt blijkt dat hij wel gelijk heeft, zullen wij ex post aanpassingen realiseren. Ik verwacht niet dat hij gelijk heeft, maar je weet maar nooit.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden

van de fractie van de SP en de Onafhankelijke Senaatsfractie wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

In stemming komt de motie-Baarda c.s. (27603, nr. 88k).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

Ik stel mij de volgende orde van de vergadering voor. Wij beginnen zo dadelijk met de eerste termijn van de Kamer bij het wetsvoorstel inzake de verruiming van de bevoegdheid van enkelvoudige kamers. Vervolgens doen wij de gehele behandeling van het wetsvoorstel over het BTW-compensatiefonds om daarna de behandeling van het wetsvoorstel inzake de verruiming van de bevoegdheid van enkelvoudige kamers af te ronden. Naar ik hoop, zullen wij een en ander tijdig voor acht uur kunnen afronden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel:

- **Wijziging van het Wetboek van Strafvordering, het Wetboek van Strafrecht en de Wet overdracht tenuitvoerlegging strafvonnissen strekkende tot het verruimen van de bevoegdheid van de politierechter en de enkelvoudige kamer in hoger beroep (verruiming bevoegdheid enkelvoudige kamers) (28215).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voorzitter. Het wetsvoorstel dat vandaag aan de orde is, maakt onderdeel uit van het in december en januari door het departement voorbereide pakket van voorstellen die de minister ook aan de Tweede Kamer heeft gedaan om de problematiek van de bolletjesslikkers op Schiphol aan te pakken. In de schriftelijke voorbereiding hebben wij op verschillende momenten gevraagd of de minister kon beargumenteren dat er ook buiten de kwestie van de bolletjesslikkers