

80ste vergadering

Donderdag 25 mei 2000

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 116 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Buijs, Bussemaker, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkema, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Haan, Hamer, Harrewijn, Hermann, Herrebrugh, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kuijper, Lambrechts, Luchtenveld, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolaï, Niederer, Van Nieuwenhoven, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rijpstra, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Santi, Scheltema-de Nieuwe, Schimmel, Schoenmakers, Schutte, Smits, Snijder-Hazelhoff, Van der Staaij, Stellingwerf, De Swart, Timmermans, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl en Van Zuijlen,

en de heer Hermans, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.



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

Rouvoet, Stroeken en Van Heemst, wegens bezigheden elders;

Duivesteijn en Zijlstra, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Kernenergiewet (implementatie richtlijn 96/29/Euratom tot vaststelling van basisnormen voor de bescherming tegen stralingsgevaar) (26992);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de studiefinanciering, de Wet tegemoetkoming studiekosten, de Beroepswet en enige andere wetten, alsmede enige rechtspostionele voorzieningen in verband met de opheffing van het College van beroep studiefinanciering (Wet opheffing College van beroep studiefinanciering) (26960);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de herziening van het preventief toezicht bij oprichting en wijzigingen van statuten van naamloze en besloten vennootschappen (26277).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 16 mei 2000 over **geluidszones rond Schiphol**.

De **voorzitter**: Het is overbodig, maar ik zeg het toch nog maar eens, dat voor een debat naar aanleiding van een algemeen overleg spreektijden van maximaal twee minuten staan en dat die, gegeven het programma voor de rest van de dag, ook gehandhaafd moeten worden.



De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Na het algemeen overleg van vorige week hebben wij eergisteren van de minister een aanvullende brief gekregen; een brief die gaat over pluspunten. Maar eerlijk gezegd hadden wij de pluspunten in de uitgebreide correspondentie die voorafging aan het debat over de aanwijzing, al uitvoerig gekregen. Die pluspunten zaten al in de aanwijzing en in de toelichting, en in de antwoorden op de schriftelijke vragen. De commissie heeft nu juist gevraagd om een brief over de gevolgen die verbonden zouden kunnen zijn aan de groei van de luchtvaart als aan de randvoorwaarden van 1998 wél zou worden vastgehouden en als die wél bepalend zouden zijn voor de aanwijzing.

Ik wil een aantal punten nog even op een rijtje zetten. In 1998 is door de meerderheid van de Kamer besloten, dat er gedurende vijf jaar 20.000 vliegtuigbewegingen meer toegestaan waren, maar dat dan tegelijkertijd zou moeten worden voldaan aan een aantal milieurandvoorwaarden. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat,

Rosenmüller

mevrouw Jorritsma, heeft destijds gezegd: als dat niet kan, dan maar wat minder vluchten. Deze minister van Verkeer en Waterstaat erkent vervolgens dat inderdaad niet aan al die randvoorwaarden is voldaan. Er is een drietal adviezen met een tamelijk kritische toonzetting van de commissie-Jonker, de commissie voor de milieueffectrapportage en de commissie geluidshinder Schiphol. Alledrie plaatsen zij kritische kanttekeningen op dat punt.

Voorzitter! Dat moet dan toch voor de minister aanleiding zijn om haar standpunt met betrekking tot de aanwijzing zoals die nu voorligt, te heroverwegen. Dat lijkt evenwel niet het geval te zijn. Vorige week was de Kamer in meerderheid nog niet bereid om de aanwijzing te steunen. Wij hadden meer informatie nodig. Die informatie krijgen wij niet in de brief van eergisteren. Ik zou wel eens de hartenkreet willen slaken: waar is onze milieuminister eigenlijk? Maar we doen het uiteraard met het kabinet. Het gaat ook voor de minister, voor dit kabinet om een geloofwaardigheidsprobleem. Want als wij dit accepteren, zou de groei gewoon doorgaan. De milieurangvoorwaarden zouden dus wederom deels moeten wijken. Dat vind ik een slechte zaak. Daar kan de Kamer in ieder geval op dit moment niet mee akkoord gaan. Dat is de reden dat ik de Kamer de volgende motie wil voorhouden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de voorliggende aanwijzing, ook volgens de minister, op een aantal punten niet voldoet aan de milieurangvoorwaarden die in 1998 zijn gesteld ten aanzien van de groei van de luchthaven met maximaal vijf maal 20.000 vliegtuigbewegingen;

van oordeel, dat (vooral) niet met deze aanwijzing kan worden ingestemd;

verzoekt de regering de Kamer inzicht te geven in de groei-mogelijkheden van de luchthaven indien de aanwijzing meer in overeenstemming wordt gebracht met de milieurangvoorwaarden

waarbij in ieder geval geen grote aantallen nieuwe woningen in de 35 Ke-zone terecht mogen komen;

verzoekt de regering tevens tot dat moment geen onomkeerbare besluiten te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmüller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (25466).



De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Wij spreken over een groot aantal gehinderde woningen. Een indicatie is dat dit er 12.000 zijn, wat betekent dat 30.000 bewoners worden gehinderd. Er wordt gesproken over de wijziging van normen na 2003. Het uitgangspunt daarvoor is dat de nieuwe normen zo streng worden als de oude, dat wil zeggen dat er geen gehinderde meer mag bijkomen. Dit is niet naar de zin van de SP-fractie. De huidige overlast is al veel te hoog; die moet juist omlaag. Mensen worden ziek van Schiphol. Een half miljoen mensen geeft aan gehinderd te zijn. Er loopt een onderzoek tot medio 2002 naar de slaapverstoring, terwijl al duidelijk is dat slaapverstoring gezondheidsproblemen veroorzaakt en leerprestaties van kinderen nadelig kan beïnvloeden. In de aanwijzingen voor Schiphol zit op dit moment wel groei. De heer Rosenmüller heeft dit al aangegeven; ik hoef dit niet te herhalen. Wij zijn daarom voor een pas op de plaats. Niet uitbreiden en in ieder geval eerst het onderzoek naar de slaapverstoring afronden. Dit brengt mij tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat gezondheidseffecten een doorslaggevende rol behoren te spelen bij de verdere ontwikkeling van de luchtvaart;

constaterende, dat het onderzoek naar slaapverstoring rond Schiphol medio 2002 zal zijn afgerond;

verzoekt de regering geen definitieve beslissing over de ontwikkeling van de luchtvaart op lange termijn te nemen voordat het onderzoek naar slaapverstoring is afgerond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (25466).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Wij zijn van mening dat de huidige overlast niet bevroren moet worden, maar omlaag moet. Dit gevoel wordt breed gedragen bij de maatschappelijke organisaties die hierbij zijn betrokken. Dit leidt tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de gezondheid van omwonenden van Schiphol negatief wordt beïnvloed door luchtvaartlawaai;

van mening, dat het daarom van groot belang is dat de geluidsbelasting op een correcte en breed gedragen manier wordt bepaald;

constaterende, dat de commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd heeft in de toekomst de zogenaamde afkapwaarde te verlagen van 65 dB(A) naar 50 dB(A), zodat de geluidsbelasting tussen 50 dB(A) en 65 dB(A) meetelt bij de bepaling van de door omwonenden ondervonden geluidsbelasting;

constaterende, dat ook het tijdelijk overleg platform Schiphol unaniem was in de aanbeveling de afkapwaarde te verlagen van 65 naar 50 dB(A);

verzoekt de regering bij de bepaling van de door vliegtuiglawaai ondervonden geluidsbelasting de afkapwaarde in het vast te stellen aanwijzingsbesluit S4S2 te verlagen van 65 dB(A) naar 50 dB(A),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

Poppe

voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (25466).

In afwijking van de sprekerslijst geef ik nu het woord aan de heer Van Gijzel, omdat de heren Te Veldhuis en Reitsma mij hebben meegedeeld dat zij in beginsel niet deelnemen aan dit debat, tenzij het verloop daarvan hun daartoe aanleiding geeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik begin nu waar ik vorige week ben geëindigd, namelijk met de vaststelling dat de nieuwe aanwijzing een groot aantal positieve elementen bevat. Er is een aanzienlijke verbetering in de nacht gerealiseerd, die niet in de richtlijnen was voorzien en waarom ook niet was gevraagd. Het is beter op 12.000 te handhaven, gelet op de meteomargeproblematiek dan op 15.100. Het is buitengewoon te prijzen dat de minister zegt dat er niet meer gedoogd zal worden. De grootste winst ziet de PvdA-fractie in de handhaving, het nieuwe instrument boete onder bestuursdwang en later het boetesysteem. Dit voorkomt zinloze gangen naar de rechter. De PvdA-fractie stond drie jaar geleden nog alleen met dit systeem. Wij hebben toen aangekondigd daartoe eventueel een initiatiefwetsvoorstel voor te bereiden, maar dit is nu beleid geworden en wij zijn daarvoor zeer erkentelijk.

De heer **Reitsma** (CDA): De opmerking van de heer Van Gijzel dat zijn fractie toen alleen stond, is mijns inziens niet correct. De PvdA-fractie is met het voorstel gekomen en de CDA-fractie heeft toen direct gezegd dat zij dit voorstel sympathiek vond en het wilde beoordelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het zou inderdaad kunnen dat het CDA dat heeft gezegd. Ik weet in ieder geval wel dat de fracties van de VVD en van GroenLinks en de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mordicus tegen waren.

Ik constateer dat het milieuvriendelijkste alternatief niet wordt geïmplementeerd, omdat een aantal maatregelen de tijdshorizon van de aanwijzing zou overschrijden.

Daarom wil ik de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in het MMA-alternatief een groot aantal milieuverbeterende maatregelen wordt voorgesteld;

constaterende, dat in de periode waarvoor de onderhavige aanwijzing geldt deze maatregelen niet alle tot uitvoer gebracht kunnen worden;

constaterende, dat om die reden geen afspraken zijn gemaakt over de implementatie van deze maatregelen;

verzoekt de regering in overleg met de sector tot een resultaatsverplichting te komen met als doel het op zo kort mogelijke termijn implementeren van de in de MMA aangegeven milieuverbeterende maatregelen, conform de aanbeveling van de Rijksplanologische commissie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (25466).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Mijn fractie voelt zich het beste thuis bij het advies van de commissie geluidshinder Schiphol over de nieuwe woningen. Wij hebben de minister in de schriftelijke vragen en later in een algemeen overleg gevraagd om de Kamer inzicht te verschaffen in wat het effect op de vliegbewegingen zou zijn als men zich wel zou houden aan de richtlijn. De minister heeft in een brief een aantal pluspunten opgesomd en dat is op zichzelf geen bevredigend antwoord. Wij waren van veel van de genoemde punten namelijk al op de hoogte. Ik stel nu opnieuw de vraag hoeveel minder vliegbewegingen er zouden zijn als wel aan de randvoorwaarden wordt voldaan. In het Tops-alternatief 2002 wordt in dit verband een aantal van 1154 genoemd. Verder wil ik van de minister horen wat het concreet

betekend voor de mensen die in de woningen in de nieuwe zone komen te wonen en dan in het bijzonder voor de jaren 2000 t/m 2003. Ik constateer dat op dit punt geen sprake is van een win-situatie. Er is wel iets voor in de plaats gekomen, te weten een verbeterde situatie in de nacht. De heer Rosenmöller heeft gevraagd wat het effect op de Bijlmer is. Ik hoor graag het antwoord van de minister op zijn vraag. Ik vind het al met al een probleem dat de minister mijn vraag nog steeds niet heeft beantwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik weet dat de vragen van de heer Van Gijzel nog niet beantwoord zijn. Wij zijn nu echter bezig met de plenaire afronding van een algemeen overleg. Met het oog daarop hoor ik graag of hij wel of niet instemt met de aanwijzing. Uiteindelijk is dat natuurlijk de cruciale vraag. Ik vind dat instemming niet mogelijk is zolang die vragen nog niet zijn beantwoord. Is de heer Van Gijzel het daarmee eens?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Rosenmöller heeft op zichzelf gelijk. Ik heb dat antwoord nog niet ontvangen en dat antwoord heb ik inderdaad nodig om tot een totale afweging te kunnen komen. Ik constateer dat er wel van een win-situatie zou kunnen worden gesproken, omdat de extra groei van 20.000 niet heeft verhinderd dat er in de nacht sprake is van een zekere milieuwinst. De beoogde milieuwinst voor de dag is echter niet gerealiseerd. Wij zullen dit tegen elkaar moeten afwegen. Om die afweging te kunnen maken, moet ik wel weten wat het in de komende jaren betekent voor die mensen. Verder wil ik bij die afweging het effect kunnen betrekken dat optreedt als wel aan de richtlijn wordt voldaan. Wat betekent dat nu precies voor het aantal vliegbewegingen, gezien het feit dat niet alle capaciteit wordt gebruikt? Als ik op al die vragen een antwoord heb, kan ik mijn afweging maken. Ik laat mij niet verleiden tot uitspraken, voordat ik die antwoorden van de minister heb ontvangen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het punt is alleen dat dit een afrondend debat is. Na de beantwoording door de minister heeft de heer Van Gijzel dan ook geen gelegenheid meer om in de Kamer

Van Gijssel

een standpunt in te nemen. Ik wil dan ook graag een reactie van hem op het punt dat hij aan de vooravond van het algemeen overleg zelf in Trouw heeft opgebracht. Ik doel dan op zijn uitspraak dat door deze aanwijzing een onbalans ontstaat tussen de groei en het milieu. Is de heer Van Gijssel bereid om die onbalans tussen groei en milieu voor zijn rekening te nemen of niet?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik heb gezegd dat je op basis van de richtlijnen moet constateren dat de doelstellingen niet worden gerealiseerd en dat er dus een onbalans ontstaat. Ik heb in het algemeen overleg van vorige week verder geconstateerd dat een stuk van de groeicapaciteit niet wordt benut. Een en ander bracht mij toen tot de vraag of het gerechtvaardigd is dat het volledige groeipotentieel overeind wordt gehouden, terwijl die niet wordt benut en er ook niet aan de richtlijn wordt voldaan. Ik heb toen ook aangegeven dat een aantal winstpunten is geboekt en dat maakt het ook zo ingewikkeld om te beoordelen hoe het nu precies zit. Ik wil daarom dat de effecten op de mensen in de nieuwe woningen in kaart worden gebracht.

Ik weet niet precies welke middelen mij nog openstaan, maar ik laat mij niet op basis van onvolledige antwoorden verleiden tot een uitspraak. Als de Kamer de door mij gevraagde informatie wil hebben, moet de minister die geven. De door mij gevraagde informatie viel onder de opdracht voor de milieueffect-rapportage en deze antwoorden moeten dus kunnen worden gegeven. Ik heb mij inmiddels met de voorzitter verstaan en daaruit is gebleken dat ik opnieuw een VAO kan aanvragen. Ik zie de heer Rosenmöller verbaasd kijken, maar hij heeft dit VAO aangevraagd. Ik wacht echter op het antwoord van de minister en als ik die antwoorden heb, kan ik besluiten dat ik een uitspraak aan de Kamer wil voorleggen. De voorzitter heeft aangegeven dat ik, afhankelijk van het antwoord van de minister, alsnog in de gelegenheid kan worden gesteld om een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Laten wij even afwachten hoe dit precies procedureel zal aflopen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Deze voorstellen betreffen de korte termijn. In het verleden zijn wij al kritisch geweest over het beleid dat was gericht op een jaarlijkse groei met 20.000 vluchten. Die kritische toon kan nu worden teruggevonden in drie kritische adviezen betreffende de voorliggende voorstellen. Er liggen al enkele moties en die zullen wij op hun merites beoordelen. Zelf vraag ik aandacht voor het probleem van de geringe hoogte van de aanvliegroutes. Wij menen dat er wat dit betreft veel winst valt te boeken bij het terugdringen van de overlast voor omwonenden rond Schiphol. Ik dien in dit verband een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- bij een hoge aanvliegroute naar Schiphol de geluidsoverlast substantieel kan worden teruggedrongen;
- op dit moment Schiphol vaak nodeloos laag wordt aangevlogen, mede gelet op de hoogte waarop veel grote Europese en Amerikaanse vliegvelden worden genaderd;
- door het verdwijnen van het luchtverkeersgebied in Soesterberg in dat gebied veel overlast zal ontstaan;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk voor het verkeer van Schiphol dat op minimaal 20 respectievelijk 40 km van Schiphol is verwijderd, een minimum vlieghoogte van 1 kilometer (3000 voet) respectievelijk 2 kilometer (6000 voet) voor te schrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (25466).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vraag mij af wat deze motie toevoegt aan de schriftelijke ronde en de beantwoording van de minister in het AO. De minister heeft gezegd dat zij, zodra

het onderzoek is afgerond, tot deze maatregel overgaat. Volgens mij wil elke politieke partij zo snel mogelijk dat niveau van 3000 voet.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vind dat wij al veel te veel tijd verloren hebben laten gaan. Uit ervaringen, opgedaan in andere landen, blijkt dat deze maatregel heel goed mogelijk is. Uit de ingekomen stukken is naar voren gekomen dat zelfs in de pilotenwereld is gezegd: dit moet en kan veel sneller. Met andere woorden: wij behoeven niet te wachten op allerlei nieuwe onderzoeksresultaten. Er kan nu snel tot implementatie worden overgegaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Met uw motie wenst u dus te bewerkstelligen dat de minister dit sneller implementeert dan zij in de schriftelijke voorbereiding heeft aangegeven?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ja. Wij menen dat er op dit punt al te lang is getalmd. In de motie zijn inderdaad de woorden "zo spoedig mogelijk" opgenomen. Wij hebben stellig de indruk, ook gelet op signalen uit de luchtvaartwereld zelf, dat op dit punt versnelling kan worden doorgevoerd. Daar pleiten wij dan ook voor.

Voorzitter! Ik wil mijn standpunt adstrueren met het voorbeeld van het vliegveld Valkenburg. Door de week is dit vliegveld geopend en als gevolg daarvan gelden er hogere aanvliegroutes. Het kan dus blijkbaar al. In het weekend, wanneer dit vliegveld gesloten is, mag er ineens lager worden aangevlogen. Ik vind dit heel merkwaardig. Iets dat in de week verplicht is en kan, moet ook in het weekend kunnen. Een soortgelijke benadering geldt voor Soesterberg en andere gebieden.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik wil aan deze discussie nog één aspect toevoegen, zulks naar aanleiding van serieuze klachten die mij hebben bereikt. Ik doel op het afwijken van de voorgeschreven vliegroutes. Dat schijnt nogal eens voor te komen, hetgeen natuurlijk veel onnodige overlast met zich brengt. Ik verneem graag van de minister welke concrete maatregelen zij neemt om te bereiken dat die afwijkingen niet meer worden

Van Walsem

toegestaan en dat de regels hieromtrent worden gehandhaafd. Dat zou een buitengewoon belangrijke toezegging kunnen zijn. Ik vind namelijk dat het echt onbestaanbaar is dat het niet gecontroleerd c.q. gehandhaafd wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ook voor de D66-fractie zou dit een afronding van het debat kunnen zijn. Handhaaft de fractie haar kritiek op de aanwijzing en de stelling dat wij onvoldoende informatie hebben om te kunnen beoordelen of dit wel de aanwijzing moet zijn?

De heer **Van Walsem** (D66): Verleden week heb ik daar kritiek op gehad en die staat nog steeds overeind. Ik wacht de beraadslaging met de minister af en daarna zal ik de vraag aan mijn fractie voorleggen wat wij gaan doen. Het antwoord moeten wij ook eerst afwachten, maar die kritiek geldt nu dus nog.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit betekent dat de informatie van eergisteren in de brief over de pluspunten niet aan die kritiek is tegemoetgekomen?

De heer **Van Walsem** (D66): In onvoldoende mate.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Mede naar aanleiding van de inbrengen van zojuist wil ik in hoofdlijnen en per saldo constateren dat de NV Schiphol zich keurig houdt aan de afspraken die met de overheid zijn gemaakt. Schiphol mocht in 1999 maximaal 20.000 extra vluchten realiseren en dat zijn er 17.000 geworden. Dat is 15% onder het toegestane maximum. Schiphol mocht in 1999 ook maximaal 12.000 woningen in de 35 Ke-zone belasten; dat waren er iets meer dan 10.000. Dat is zelfs zo'n 30% minder dan de wettelijke PKB-grens van 15.000. Op zichzelf geeft ons dat reden voor blijdschap.

Maar omgekeerd mag je van de overheid ook verwachten dat die zich keurig aan de afspraken houdt. Immers, afspraak is afspraak en een man een man, een woord een woord. De overheid moet ook een betrouwbare partner zijn. Bovendien moet de overheid op het betrouwbaarheidsvlak een voorbeeldfunctie vervullen. Ik zou het raar vinden als

de overheid bedrijven strafte voor goed gedrag, omdat die ruim binnen de normen zijn gebleven. Dat lokt als het ware uit tot het volledig opvullen van de maximaal toegestane milieuruimte. Dat lijkt mij niet verstandig.

Om deze redenen moet er niet gemorrelt worden aan de gemaakte afspraken. Ik meen ook dat wij Schiphol kunnen complimenteren met het feit dat het binnen alle gestelde grenzen is gebleven en zich aan de afspraken heeft gehouden. Wij willen mevrouw Netelenbos in ieder geval steunen bij het aanwijzingsbesluit zoals het er ligt. Per saldo levert het volgens ons toch een win-win-winsituatie op: wij blijven ruim binnen de gestelde milieugrenzen, het is goed voor de Nederlandse economie en het is goed voor de werkgelegenheid op en rond Schiphol. Dit is voor ons dus voldoende om de minister in dezen te steunen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op zich is het bekend dat de VVD-fractie bij dit punt een trouwe steunpilaar van de minister is. Daar hij de nadruk legt op het nakomen van afspraken (een man een man, een woord een woord) vraag ik mij af of dat ook geldt voor de afspraken die in 1998 zijn gemaakt tussen de regering en de Kamer, waar ook de luchthaven Schiphol kennis van had.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Dat betreft een intern punt tussen de Kamer en de regering, maar ik heb niet de indruk dat wij daar ver van af zitten. In hoofdlijnen hebben wij de afspraak gemaakt, dus misschien afgezien van een enkel detail, dat gedurende vijf jaar Schiphol de ruimte krijgt om per jaar 20.000 extra vluchten te maken, op voorwaarde dat niet 15.000 woningen met geluid worden belast, zoals in de PKB staat, maar 12.000 woningen. Feitelijk is dat aantal 10.000. Nogmaals, die afspraak wordt op hoofdlijnen keurig nagekomen. Het lijkt mij ook dat de Kamer daar op zichzelf heel tevreden mee zou kunnen zijn, omdat we ruim binnen de grenzen blijven, zoals we die ook bij de PKB hebben vastgesteld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer Te Veldhuis, als ik nu een beetje hard zou willen zijn, dan moet ik tegen u zeggen: óf u bent een beginneling op dit dossier, óf u bent

naïef, óf u goochelt met cijfers. Maar anders kan het niet, want om nu nog een keer dezelfde fout te maken als waar u de vorige week in verviel... Ik acht u beter en ervarener. Daar ga ik dus niet op in, want het is niet zo: van 15.100 geluidsbelast naar 12.000. Misschien kan de minister op dat punt dan echt één keer voor u volstreekte helderheid verschaffen, als Van Gijssel en ondergetekende het niet lukt. Waar het natuurlijk in essentie om gaat, als je over hoofdlijnen wilt spreken, is dat er gezegd is: selectieve groei en milieuwinst. Gaan we inzoomen, dan is er gezegd: vijf keer 20.000; en op een vier-, vijftal punten is die milieuwinst ook ingevuld. Die vijf keer 20.000 gaan dus wel door, tot op het laatste vliegtuig, en met betrekking tot de milieuraanvoorwaarden worden er een aantal – daar kun je van mening over verschillen – concessies gedaan. We zijn het erover eens dat dit laatste punt niet voldoet aan de afspraken. Is dan een afspraak tussen de regering en het parlement, zo vraag ik u, ook op dat punt niet net zoveel waard als een afspraak tussen de politiek en de luchthaven, waarbij overigens Schiphol wist van deze afspraak en er ook mee ingestemd heeft?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het is inderdaad een herhaling van wat we in het algemeen overleg ook hebben besproken. Ik zie een aanwijzing als een soort bestemmingsplan, waarbij de grenzen worden aangegeven van wat is toegestaan. Als je daarbinnen blijft, zit je goed. Dat is vergelijkbaar met een milieuvergunning. Ook daar sta je plafonds toe, respectievelijk maxima of grenzen; als je daar binnen blijft, zit je, zo dacht ik, keurig aan je normen. Dat is in feite, naar mijn gevoel, wat geldt. Je hebt als het ware het bestemmingsplan of de PKB als de aanwijzing, waarin is aangegeven wat de maximale ruimte is en je moet er maar voor zorgen dat je er binnen blijft. Die PKB is nog de enige regel die echt geldt, de rest zijn alleen maar afspraken. De PKB is de enige regel met een wettelijke kracht en dat betreft die 15.000. Daar blijven we ruim binnen met 12.000 feitelijk geluidsbelast, wat mag. Dat is al 3000 minder. In de praktijk zitten we in ieder geval in 1999 op slechts iets meer dan 10.000. Dat is dus 30% minder, feitelijk, dan in de pseudo-wet, de PKB, is vastgelegd. We

Te Veldhuis

hebben het daar de vorige week al uitvoerig over gehad.

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel kan nog een vraag stellen, maar het mag echt niet – de heer Te Veldhuis geeft het zelf al aan, maar ik constateer het ook en dat is procedureel belangrijker – een herhaling van zetten zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Te Veldhuis refereert eraan hoe dat bij bestemmingsplannen gaat. Misschien zou hij dan ook aan kunnen geven wat in zijn ogen de juridische betekenis is van iets als: de richtlijnen van het bevoegd gezag voor de MER S4S2 vermelden de volgende uitgangspunten. Wat moet je daarmee en wat is daar de betekenis dan van?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De richtlijnen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kijk, er wordt een richtlijn door het bevoegd gezag, te weten de overheid, gesteld waaraan de milieueffectrapportage S4S2 zou moeten voldoen. Dan komt er een tritsje en wordt gezegd: dit zijn de richtlijnen. Wat is dan volgens u de betekenis van zo'n richtlijn? Is dat iets wat je opzij mag gooien en waar je geen rekening mee hoeft te houden? Wat is de betekenis daar volgens u van?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Dat is een goede juridische vraag: wat is een richtlijn? Voorzover ik weet, is het geen wettelijk bindend instrument, maar wel is het een lijn waarlangs je zaken probeert vorm te geven: lijnen en richting.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is het kader waarvan het bevoegd gezag zegt: binnen dat kader moet u eigenlijk tot de beoordeling van de MER kunnen komen. Vervolgens is dan te constateren dat daar niet aan voldaan wordt en dan is de vraag: hoe zwaar weegt je dat?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ja, precies, en dat weegt u kennelijk anders dan ik.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Bij de discussie die wij in 1998 gevoerd hebben, ging het erom: hoe

overbruggen we de periode 1998 tot 2003? Daar resteert nu eigenlijk nog van: de periode van 2000 tot 2003. Voor de CDA-fractie waren toen de ijkpunten voor de discussie, dat we het noodzakelijk vonden dat er een selectieve groei van 20.000 vlieg-bewegingen per jaar extra bij kon komen, omdat we vonden dat de mainportfunctie op langere termijn gewaarborgd moest worden en omdat we vonden dat er een beperkte groei moest blijven, wil de vijfde baan effectief zijn. Daaraan gekoppeld was het voor de CDA-fractie een belangrijk punt dat dit gepaard zou kunnen gaan met feitelijk minder geluidsbelaste woningen. De minister zei toen dat zij mikte op circa 12.000 woningen. Ik constateer dat de minister met haar aanwijzingsbesluit aan die twee doelstellingen voldoet. Daarom heeft de minister de steun van mijn fractie als het gaat om het aanwijzingsbesluit.

De toenmalige minister Jorritsma heeft destijds de kwestie van de nieuwe woningen ingebracht. De CDA-fractie heeft daar nooit om gevraagd, want het ging haar om het saldo. Het lijkt mij goed dat de minister in dit debat helder uiteenzet wat de consequenties van de nieuwe woningen zijn, in het licht van die 15.000 woningen en het aantal dat er nog af moet. Wat betekent dit materieel voor de jaren 2000, 2001 en 2002? Ik heb begrepen dat als de vijfde baan er ligt in 2003, dit probleem is opgelost en dat die woningen dan in feite buiten elke belasting vallen, tenzij je de afkapdiscussie aan de orde stelt. Daarover komt de minister met nadere voorstellen deze maand. Die wachten wij af. Ik wil dus duidelijkheid over de materiële betekenis van de nieuwe woningen die vallen binnen de 35 Ke-zone.

Stel dat de minister nog zou gaan morrelen aan de 15.000 woningen die er nu in zitten, welke gevolgen heeft dat voor de voortgang van de aanleg van de vijfde baan?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb gemeend de Kamer nog een keer een brief te moeten sturen. Ik heb daarin aangegeven wat de verbeterpunten zijn, als gevolg van de nieuwe aanwijzing. De heer Rosenmöller kan wel zeggen dat de Kamer daarvan al op de hoogte was,

maar het valt mij op – dat bedroeft mij zeer – dat de Kamer zaken die beter worden, zelfs zaken die wij niet eens hadden toegezegd, bijvoorbeeld de verbetering van het nachtre regime, wel heel gemakkelijk for granted neemt, in de zin van: het spreekt vanzelf dat de regering daaraan werkt. De Kamer weet bijna nog beter dan ik dat de regeling heel complex in elkaar zit. Wij hebben in de loop van de jaren, vanaf 1990 tot nu, een systeem gebouwd, waarvan zelfs mijn meest deskundige ambtenaren zeggen dat het te ingewikkeld is en dat er daarom nog altijd black boxes in zitten. Het is volstrekt niet handhaafbaar. Het is bijna niet te begrijpen. Als commissies en adviescolleges aan de slag gaan met die absurditeiten en als zij met aanbevelingen komen, dan zitten er altijd witte vlekken in de kennis. Ik daag iedereen uit om te bewijzen dat dit niet het geval is, maar dat is feitelijk aan de orde.

Ik hoop en verwacht echter dat de uitkomst van 1998, waarbij is aangegeven dat wij naar een normalisatie van de verhoudingen zouden gaan, naar beter handhaafbare systemen en naar transparantie en dat wij de gemaakte afspraken daadwerkelijk zouden nakomen – daar hoort bij dat je pas iets belooft op het moment dat duidelijk is wat je belooft – uiteindelijk kan worden gerealiseerd als het gaat om onze, gelet op de verhoudingen hier, relatief grote luchthaven. Deze is overigens niet zo groot als je kijkt naar de top 100. Wij doen altijd alsof het hier zo buitengewoon is, maar dat is niet het geval. Ik streef dus absoluut naar een normalisatie van de verhoudingen. Dat wil ook zeggen dat ik inspanningen die leiden tot bepaalde verbeteringen ook echt zie als inspanningen. Dit gaat namelijk echt niet vanzelf. Dit moet mij even van het hart, want voordat wij het weten, vervallen wij weer in de oude fout. Daar zit niemand op te wachten, ook de meeste bewoners niet. De Kamer was dus al op de hoogte van die pluspunten, maar ik wilde ze toch nog eens opschrijven.

Bij de aanwijzing met betrekking tot de geluidszones is uitgegaan van een samengestelde zone. De jaren 2000, 2001 en 2002 zijn daarbij als het ware op elkaar gelegd. Hierdoor is een verschuiving waar te nemen binnen het huidige aantal belaste woningen en het nieuwe aantal belaste woningen, waarbij de

Netelenbos

nettovermindering 100 is. Het betekent overigens niet dat het desbetreffende aantal woningen van 1600 in dezelfde jaren altijd de dezelfde belasting krijgen. Ieder jaar groeit de luchtvaart en in het jaar 2000 heb je weer met andere verhoudingen te maken dan in 2001 of 2002. Bij de MER evenwel wordt de situatie per jaar bekeken, hetgeen dan ook leidt tot andere uitkomsten. Wij hebben meer gekeken naar de samenstelling van het geheel. Je kunt dus niet zeggen dat er vanaf de nieuwe aanwijzing sprake is van die 1600 woningen. Afhankelijk van het weer en de groei zal er sprake zijn van verschuivingen.

Waar het gaat om het handhaven van de vliegroutes, de toegestane afwijkingen en de zone als zodanig is een groot deel winst boeken. Dat betekent dat je niet kunt zeggen dat de 1600 woningen altijd te maken zullen hebben met de 35 Ke-zone. Dat laat zich in de tijd dus anders bekijken. Ik ben dan ook bereid om daarover een aantal goede afspraken te maken. Ik weet dat ook Schiphol denkt dat dit mogelijk is. Zij is het namelijk die een en ander samen met de luchtverkeersleiding moet uitvoeren.

Wanneer het vijfbanenstelsel met het nieuwe systeem gaat functioneren, zullen de 1600 woningen buiten de zonering vallen. Wij hebben nu dus te maken met een tijdelijke situatie. Ik heb al eerder pertinent gezegd dat ik niet meer gedoog. Dat heb ik gezegd op het moment dat de geoptimaliseerde zone voor ons helder was. Je moet dus wel zeker weten dat wat je zegt, je ook na kunt komen. Er wordt dus niet meer gedoogd. Je hebt overigens de optimalisering nodig om dat te kunnen zeggen, wil je niet ongelofelijk veel problemen krijgen op Schiphol. Tegen degenen die zeggen dat ik dat niet waar kan maken, zeg ik: dat maak ik waar, ik gedoog het niet. In die zin heb ik een andere positie in het debat dan sommige adviescommissies die soms te maken hadden met de oude benadering.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zult het toch met mij eens zijn dat de aanwijzing uiteindelijk tot stand komt na overleg tussen regering en Tweede Kamer?

Minister **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De kwestie van de nieuwe woningen in die zone, die sowieso een tijdelijke zaak betreft, is natuurlijk mede voor uzelf reden geweest om in antwoord op vraag 14 te zeggen dat deels niet tegemoetgekomen zal worden aan de milieurandvoorwaarden.

Minister **Netelenbos**: Het feit dat er gekozen is voor een regime op de Buitenveldertbaan, met name 's nachts, te weten minder vliegen, tenzij de weersomstandigheden dat onmogelijk maken, en voor het beperkende regime ten aanzien van de Aalsmeerbaan, heeft het nodig gemaakt dat die nieuwe woningen in de 35 Ke-zone werden gepositioneerd. Dat hoort bij elkaar. Het een is verbonden met het ander, anders waren die andere maatregelen niet mogelijk geweest. Dus wat voor de ene woning een verbetering geeft, geeft voor de andere woning een tijdelijke verslechtering. Dat gebeurt overigens gecumuleerd over de jaren. Hetzelfde geldt voor de zonegrenzen. De totale zone wordt verkleind, maar op de kop van de Buitenveldertbaan wordt de zone verruimd. Daartoe is besloten omdat de kop van de Buitenveldertbaan de grootste problemen heeft gegeven waar het ging om handhaving en om de gedoogsituatie. Wij hebben gekeken naar een optimalisatie van de situatie en de randvoorwaarden die daarbij aan de orde waren. Dat heeft ertoe geleid dat ik kon stellen dat er niet meer zou worden gedoogd. Ik vind dat er bij de Kamer begrip voor moet zijn, gezien het complexe karakter van de materie, dat wij op die wijze tot een afweging gekomen zijn waar ook de minister van VROM achter staat. Nu is er tot 2003 helderheid en er wordt niet meer gedoogd en het gaat hier om een tijdelijke situatie, want in 2003 komt er een ander systeem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U bent tot het besluit gekomen om niet meer te gedogen en daar is de Kamer mee akkoord gegaan. Maar nu zegt u: ik heb daar wel een geoptimaliseerde zone voor nodig. Dat is een zone met honderden nieuwe woningen en dat is in strijd met de afspraken van 1998. Op zichzelf zijn wij het daar ook over eens. Nu stel ik voor om aan twee voorwaarden te voldoen: niet gedogen en ook geen honderden nieuwe woningen bouwen in die

geoptimaliseerde zone. Wat betekent dat voor de mogelijkheid van die selectieve groei in de komende jaren? Dat is namelijk de kernvraag. Voor u is dat nog te veel een aanname, vind ik, in dit debat.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het niet eens met de keuze voor het woord "kernvraag", want die afspraken zijn zo niet met mij gemaakt. Ik heb altijd gezegd "in principe", omdat ik niet houd van allerlei absolute factoren in een systeem dat bijna niemand kan begrijpen. Die fout is in het verleden gemaakt en daar is in 1998 bij de "schoonschipdiscussie" uitvoerig over gesproken. Het woord hoorndol is daar gevallen. U snapte het op details ook niet altijd. Dat geldt voor alle politici, want die moeten met een systeem werken dat bijna niet te doorgronden is. Wereldwijd snapt overigens niemand er iets van. Wij hebben het met elkaar gebouwd. Daar zijn wij gemeenschappelijk verantwoordelijk voor en de les die wij kunnen trekken is dat wij het zo niet meer moeten doen. De optelsom van deze aanwijzing is een verbetering voor velen. Met name het aantal slaapgestoorden neemt af op basis van onze normatiek. Ik blijf erop hameren dat dit veel te gemakkelijk "for granted" wordt genomen. Straks zullen 1700 woningen die nu binnen de 35 Ke-zone vallen, daar buiten vallen. Dat is een verbetering. Dan zijn er 1600 woningen die binnen die zone vallen, gecumuleerd over drie jaar. Dat is een verslechtering, maar ik wijs erop dat die 1600 daar niet tegelijkertijd onder vallen. Dat hangt af van de procedureafspraken die gemaakt worden met de luchthaven en de luchtverkeersleiding. Het systeem is zo ingewikkeld dat niet zomaar te concluderen is wat dit betekent voor het aantal vluchten. Het NLR heeft via een quickscan uitgezocht dat de maatregelen zullen leiden tot 50.000 vliegtuigbewegingen minder. Maar dat is een quickscan. Als wij dat preciezer willen weten, hebben wij daar weken voor nodig en die tijd is er niet. Mijn standpunt is bekend: ik gedoog niet meer. Dat betekent dat er in juni een aanwijzing ligt en ik wil geen risico's lopen die ik niet kan dragen in de maanden juni en juli.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik verneem nu dat er op basis van een quickscan is bepaald dat de maatregelen zullen leiden tot 50.000

Netelenbos

vliegtuigbewegingen minder. Maar goed, als wij met betrekking tot zones bijna per grasspriet een lijntje kunnen trekken, dan is het toch logisch dat de Kamer duidelijkheid wil over de gevolgen van het uitgangspunt met betrekking tot de woningen en het niet gedogen voor vliegtuigbewegingen. U had die vraag kunnen verwachten en als u hem niet kunt beantwoorden, moet dat in een nader stadium. Anders zal de balans tussen ontwikkelingen op de luchtvaart en milieu uit het lood slaan en dat willen wij niet voor onze verantwoordelijkheid nemen. Dat is wel duidelijk. Dat is ook slecht voor de geloofwaardigheid van de overheid. Ik wil het echt tamelijk nauwkeurig hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dit antwoord kan op deze simpele manier niet geleverd worden. Verder is de optimalisatie van de verschillende invalshoeken hier gerealiseerd. Ik blijf het niet te begrijpen vinden dat de heer Rosenmöller alle verbeterpunten incasseert en toch blijft roepen dat het milieu er niet mee gediend is. Het is een A4'tje vol verbeterpunten. Hij vindt dat kennelijk allemaal toevallig. Vervolgens vindt er gecumuleerd een verschuiving plaats in de zone, waardoor mensen erop vooruitgaan. Dat vindt hij voor die mensen kennelijk ook niet leuk. Die mensen wisten hoe erg het was, dus laten we dat maar zo houden! Er zijn 1600 woningen die gecumuleerd over de jaren precies op die zonegrens liggen en met beleid nog uit de geluidzone zijn te houden. Schiphol heeft daar afspraken over gedaan en wij zullen daar ook voor zorgen. We kunnen ook handhaven op de aanvliegroutes. Dat zullen we ook doen, zeg ik tegen de heer van Walsem. Er staat namelijk dat het bij de handhaving niet alleen gaat om de zones maar ook om de procedures. Vervolgens kent de Kamer mijn sanctie-instrumentarium. GroenLinks zet langzamerhand een beeld neer waar ik mijzelf niet in wens te herkennen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil dat tegenspreken. Wij maken hier afspraken met elkaar. Als u zegt dat u deze afspraken met mij niet heeft gemaakt, dan klopt dat. Maar is er nu voor de periode tot 2003 sprake van continuïteit van beleid? Of heeft u gebroken met de afspraken die uw voorganger

minister Jorritsma met de Kamer gemaakt heeft? Als het gaat om winst, dan wil ik graag met u discussiëren over de nacht als die tot 7.00 uur duurt en over de ruimte tot 12.000 geluidsgehinderde woningen terwijl dat er nu 10.000 zijn. Ik heb op een aantal punten de winst geconstateerd. Maar ik stel vast dat u zelf heeft aangegeven dat er in strijd met een aantal milieuraandvoorwaarden wordt geopereerd. Het is dus niet gratis incasseren. Het is de overheid – dit kabinet en het vorige, allebei Paars en u zat in beide kabinetten – aanspreken op haar geloofwaardigheid.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Bij verbeteringen die nooit beloofd zijn, stelt de heer Rosenmöller zich op het standpunt dat dat geen inspanning van het kabinet is. Dat gaat niet over milieu. Dat lag voor de hand. Maar als er een verschuiving plaatsvindt – waarvan ik altijd heb gezegd "in principe" – die uiteindelijk leidt tot verbetering voor velen, dan herken ik mij niet in die benadering. Dat is van een boekhoudersmentaliteit die mij niet aanspreekt. Ik wil werken aan verbeteringen. Dat er feitelijk maximaal 12.000 woningen belast worden binnen een PKB van 15.100 die ooit is opgesteld, is heel goed. Ook op het gebied van meteo-afspraken, waar wij nog over komen te spreken, zullen wij met elkaar komen tot stringente afspraken. Ik vind dit wel erg gemakkelijk, al kan ik deze benadering wel begrijpen vanuit een basisfilosofie dat het bij het vliegen niet op deze manier moet gaan. Dat is echter niet het standpunt van alle kabinetten die we in dit land hebben gehad, want deze hebben altijd gekozen voor mainport-beleid. De heer Rosenmöller heeft dat altijd bestreden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan de minister een indicatie geven van de bandbreedte met betrekking tot het uitvallen van de vluchten? Kan zij nader preciseren waarom bij de Buitenveldertbaan de zone groter wordt maar de geluidsoverlast met betrekking tot de nacht niet?

Minister **Netelenbos**: De zone van de Buitenveldertbaan is vergroot. Dat heeft te maken met de complexe problemen die telkens ontstonden bij de handhaving van de zone. Die zone is verbeterd. De verbeteringen die vervolgens in Buitenveldert aan de

orde zijn, hebben te maken met het nieuwe regime – dat overigens mede het gevolg is van een gerechtelijke uitspraak – waardoor er in de nacht minder gebruik wordt gemaakt van de Buitenveldertbaan. Dat leidt tot minimaal 10.000 minder slaapgestoorden binnen onze normatiek. Dat lijkt me toch echt milieuwinst.

De heer Poppe heeft gezegd dat de studie inzake de slaapstoornissen pas in 2002 wordt afgerond en dat ik daarvoor helemaal niets wil doen. Dat is niet de afspraak. Er loopt een complexe longitudinale studie. Je kunt niet zomaar conclusies trekken. Tot nu kan uit alle studies over luchtvaart en gezondheid, afgezet tegen andere grootstedelijke activiteiten, niet de conclusie worden getrokken dat er sprake is van een meer ongezonde situatie dan in andere grootstedelijke gebieden. Je moet dan ook heel voorzichtig daarmee zijn.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik krijg de indruk dat de minister vooral een aantal kleine verbeteringen boekhoudt. Kijken wij naar de gehele boekhouding, dan zijn er toch vele klachten, niet alleen betreffende de direct gehinderde woningen zoals in de wet zijn opgenomen, maar van Alkmaar tot Leiden. Ik verzoek de minister dan ook te reageren op de motie op stuk nr. 38 waarin wordt voorgesteld in het aanwijzingsbesluit de 65 dB(A)-norm te verlagen naar 50 dB(A), zodat de werkelijke geluidsoverlast wordt gemeten en daarop de handhaving kan worden gebaseerd. Er moet naar de echte geluidsoverlast worden gekeken en niet alleen naar gehinderde woningen, maar vooral naar mensen die gehinderd worden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Poppe was niet aanwezig bij het algemeen overleg. Wij starten geen nieuwe afkapdiscussie op basis van het oude systeem. In het Lden-systeem van straks is sprake van een andere afkapbenadering en daarover zal nog uitvoerig gesproken worden.

Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft een vraag gesteld over de Buitenveldertbaan in de nacht. Ik heb al aangegeven waarom de zone is verruimd. Dat heeft te maken met de huidige inzichten over de meteo-marge in de zone, zodat beter gehandhaafd kan worden. Er zijn gebruiksregels met betrekking tot de Buitenveldertbaan. De baan mag 's

Netelenbos

nachts alleen worden gebruikt ingeval van nood en onder bepaalde weersomstandigheden. Het betreft een veiligheidsbenadering. Ook de gebruiksregels worden gehandhaafd. Het regime leidt daardoor tot verbeteringen voor de bewoners in dat gebied.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De minister meende de sneer te moeten maken, dat ik niet aanwezig was bij het AO. Ik vervang nu mijn collega, maar, evenals de regering, spreekt ook mijn fractie met één mond. Dat was dan ook een onzinopmerking.

Minister **Netelenbos**: Ik had de vraag over de afkap al uitvoerig beantwoord.

Voorzitter! De heer Stellingwerf vraagt om spoed ten aanzien van de maximaal toegestane voet. Hij heeft daarover een motie ingediend. Ik kan dat soort zaken niet eenzijdig opleggen. Bij de vliegrouiting en de handhaving daarvan zijn tal van partijen betrokken. Ik heb al meegedeeld dat in juni het onderzoek zal zijn afgerond. Ik laat mij niet opjagen. Als ik zaken opleg aan een sector waarin veiligheid het belangrijkste thema is, moet ik weten wat partijen ervan vinden. Ik werk met de grootst mogelijke spoed. Soesterberg is nog niet zo lang dicht, dus er moet ook niet overdreven worden. Ik ken de zorg. Wij zullen een en ander goed doen. Eerst moet ik echter een advies hebben.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): De minister wil de grootste spoed betrachten op dit punt, maar het is toch vreemd dat er, als Soesterberg wordt gesloten, wel lager gevlogen wordt, terwijl dat daarvoor niet nodig was. Waarom wordt dat niet gehandhaafd? Hetzelfde geldt voor Valkenburg, waar in het weekeind laag wordt gevlogen en door de week hoog. Waarom wordt niet continu op dezelfde hoogte gevlogen?

Minister **Netelenbos**: Dat wordt uitgewerkt in een inhoudelijke studie, die in juni zal verschijnen. Dan zullen er uiteraard meteen beslissingen worden genomen, maar wel in die volgorde. Ik ga dat niet eenzijdig doen, want dat vind ik veel te riskant. Daar is deze wereld te complex voor. Ik ken het ongeduld en wij schieten op, maar ik wacht op advies.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Daar heb ik alle begrip voor. Ik vraag nu echter naar twee concrete voorbeelden. Door de week kan blijkbaar hoog worden aangevlogen en in het weekeind niet. Dat is heel merkwaardig.

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik misschien ook wel, maar dat neemt niet weg dat ik eerst de deskundigen een uitspraak hierover wil laten doen.

Voorzitter! Ik ontraad aanvaarding van de motie-Rosenmöller op stuk nr. 36 ten eerste. Omdat er ook nog een tervisielegging aan de orde is, móét ik deze aanwijzing vaststellen. Ik ben van mening dat dit geen uitstel meer duldt. Ik heb op basis van de beste kennis die wij hebben, een aanwijzing voorgelegd. Ik heb tegelijkertijd gezegd dat ik niet meer gedoog. Ik wil mijzelf daaraan houden. Ik wil voorkomen dat er moeilijkheden ontstaan die onbeheersbaar worden, want dan staan wij misschien niet voor de rechter via de ene partij die ons voortdurend voor de rechter daagt, maar via de andere partij. Dat wil ik echt niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zegt u eigenlijk, dat u gewoon de aanwijzing gaat publiceren, wat de Kamer ook met de motie doet?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik geef een advies over de motie. Zo gaat dat hier toch in dit huis. Ik ontraad de motie ten eerste.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U voegde daaraan toe: ik kan niet meer wachten en ga gewoon verder, want de aanwijzing moet er in juni liggen.

Minister **Netelenbos**: U pleit voor onomkeerbare besluiten. Ik mag toch vanuit mijn verantwoordelijkheid wel zeggen dat het geen uitstel meer duldt? Meer heb ik er niet aan toe te voegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als deze aanwijzing weken blijft liggen, kan de minister dan haar toezegging aan de Kamer en de samenleving waarmaken, dat er in 2000 niet meer gedoogd hoeft te worden?

Minister **Netelenbos**: Ik wil niet gedogen en ik vraag de Kamer ervoor te zorgen dat ik niet in de moeilijkheden kom en dat onze

samenleving niet in de moeilijkheden komt in de maand juni.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat de motie van de heer Poppe op stuk nr. 37 ook leidt tot eindeloos wachten, want het onderzoek zal in 2002 pas afgerond zijn. Het is ook niet nodig om daarop te wachten. Ik ontraad deze motie. Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 38 over afkap. De discussie over veranderingen in de afkapwaarde is aan de orde bij Lden. Dat systeem gaat in 2003 functioneren. Wij gaan zo spoedig mogelijk werken met Ke en Lden naast elkaar, maar wij gaan niet in een lopend systeem zaken veranderen, want dat is veel te complex en dan kan niemand er meer iets van snappen.

In de motie van de heer Van Gijssel op stuk nr. 39 wordt gesteld dat de milieuverbeterende maatregelen van het MMA-alternatief met de grootst mogelijke spoed zouden kunnen worden geïmplementeerd. Ik kan het daarmee eens zijn. Ik zal er wel voor zorgen dat wij concreet uitwerken wat het allemaal precies inhoudt, zodat wij dat met elkaar kunnen bespreken. Vlootvernieuwing bijvoorbeeld is van groot belang, maar dat heb ik niet zelf in de hand. Bij andere zaken hebben wij meer het primaat van de discussie. Het lijkt mij op zichzelf wel een traject dat ook kan leiden tot minder cumulatie in de loop van de drie jaar.

Ik heb al gezegd hoe ik tegen de motie van de heer Stellingwerf aankijk. Eigenlijk is zij een ondersteuning van wat ik al doe. Hij stelt wel dat even moet worden gewacht tot juni, maar het is al bijna juni. Dat kan niet het allergrootste probleem zijn. In principe zie ik deze motie dus als een ondersteuning.

De heer Reitsma heeft gevraagd of de aanleg van de vijfde baan enige relatie heeft met wat wij hier bespreken. Dat is uiteraard niet het geval. Daarbij gaat het om de bouw en het invliegen van die baan. Ik ga er nog steeds van uit dat die baan in 2003 beschikbaar is.

De aangelegen vraag blijft natuurlijk, wat als niet de verschuiving naar die 1600 of 1700 nieuwe woningen doorgaat. Volgens de quickscan van het NLR zullen de maatregelen waarschijnlijk tot zo'n 50.000 vliegtuigbewegingen minder leiden. Dat is een orde van grootte die door ons als niet aanvaardbaar werd gezien in het kader van het

Netelenbos

accommodatieprobleem bij het gaan van een vierde naar een vijfde baan.

Gezegd is dat er nu toch minder wordt gevlogen. Ik heb uit de laatste gegevens gezien dat er nog steeds wachtlijsten zijn van maatschappijen, niet zijnde chartermaatschappijen, die over slots willen beschikken, maar daarop op dit moment nog geen aanspraak kunnen maken. Het blijft heel speculatief om te denken dat de groei, die vorig jaar inderdaad een dip te zien gaf, er niet meer in zit. Dat is iets wat zich moeilijk laat regisseren.

De beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De minister heeft tijdens deze beraadslaging gelukkig antwoord gegeven op de door ons al lang geleden gestelde vraag naar de vliegbewegingen en nieuwe woningen. Haar antwoord geeft mij aanleiding opnieuw een uitspraak aan de Kamer voor te leggen. Ik was daartoe niet eerder in staat. Ik heb die vraag meerdere keren gesteld, maar nu pas het antwoord gekregen. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen indien u als voorzitter de positie van de Kamer in dezen in ogenschouw wilt nemen. Als wij blijven volharden in onze vragen en uiteindelijk een antwoord krijgen, moeten wij toch in staat zijn op basis van dit antwoord uitspraken aan de Kamer voor te leggen? Ik verzoek u mij in de gelegenheid te stellen een motie voor te lezen.

De **voorzitter**: Ik houd mij aan artikel 44a, lid 2, waarin duidelijk is bepaald dat de beraadslaging over een VAO slechts één termijn heeft. Ik kan dit verzoek dus niet toestaan. De heer Van Gijzel zal een andere weg moeten zoeken, bijvoorbeeld door opnieuw een kort algemeen overleg aan te vragen en het verslag daarvan op de agenda van de Kamer te doen plaatsen. Er zijn wekelijks te veel VAO's; ik kan hier echt niet aan beginnen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zou het toch op prijs stellen als er een weg wordt gezocht om zo snel mogelijk dit probleem op te lossen,

overigens met behoud van het Reglement van orde. Als de lange procedure die u nu voorstelt noodzakelijk is, vrees ik dat wij in moeilijkheden komen. Is het echt niet mogelijk dit vandaag af te handelen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik een voorstel doen? Ik vind dat parlementariërs alle rechten moeten hebben maar ook respect moeten tonen voor de regels die wij hebben vastgesteld. Er is altijd het risico van precedentes. Wij kunnen echter binnen heel korte tijd een procedurevergadering beleggen, vanavond nog een algemeen overleg voeren en dit alles dinsdag afronden. Dit lijkt mij geen probleem.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Wij hebben natuurlijk geen reglementen voor niets, maar wij weten wel wat er nu zal gebeuren. Ik zou het heel bezwaarlijk vinden als de vertraging ertoe zou leiden dat wij opnieuw in een situatie terechtkomen waarin alsnog moet worden gedoogd. Voorzitter! Ik vind het buitengewoon slordig dat dit verzoek nu pas wordt gedaan. De heer Van Gijzel had de motie natuurlijk ook in eerste termijn kunnen indienen met de mededeling dat hij haar eventueel weer zou intrekken. Er dreigt nu echter een flinke vertraging om formele redenen te ontstaan en daarom vraag ik u te zoeken naar een middel om de heer Van Gijzel in staat te stellen vandaag alsnog zijn motie in te dienen. Wij kunnen daarover dan dinsdag stemmen. Dan is dit onderdeel in ieder geval afgerond en is er helderheid ontstaan. Wij weten dan tenminste of de minister verder kan. Ik dring er daarom op aan dit in ieder geval vandaag af te ronden, inclusief die motie.

De **voorzitter**: Ik kan hiermee alleen instemmen als de heer Van Gijzel zich beperkt tot het indienen van zijn motie en de andere woordvoerders toezeggen dat zij daarop niet zullen ingaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik gun de heer Van Gijzel natuurlijk alle ruimte om een motie in te dienen, maar ik kan niet toezeggen dat ik daarover geen aanvullende vragen zal stellen. Ik weet niet waarover het gaat. Dit mag u eigenlijk niet aan mij vragen.

De **voorzitter**: Het antwoord is

duidelijk en begrijpelijk. Ik handhaaf mijn eerste voorstel. Ik heb geen zin precedentes te scheppen waarmee wij bij ieder VAO in de toekomst kunnen worden geconfronteerd. De woordvoerders zoeken ongetwijfeld een weg om de problemen in de tijd op te lossen, zo die er al zijn.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De vergadering wordt een minuut geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Voor-
schriften ten behoeve van de
instroom van leraren in het
primair en voortgezet onderwijs
(Interimwet zij-instroom leraren
primair en voortgezet onderwijs)
(27015).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Gezien de spreektijden is het onmogelijk om de eerste termijn van de Kamer voor de lunchpauze af te ronden. Ik zal de vergadering daarom nog tijdens de eerste termijn van de Kamer schorsen en wel tussen 12.45 en 13.00 uur.



De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ons land kent een hardnekkig lerarentekort. Dat is slecht voor de toekomst van onze jeugd en de huidige leerkrachten, maar zeker ook een schandaal voor een land dat zo rijk is als Nederland.

Met deze interim-wet zij-instroom wil de minister dit tekort aanpakken door het mogelijk te maken dat mensen uit het bedrijfsleven zich laten omscholen tot leraar. Na een geschiktheidsonderzoek kunnen deze leerkrachtrekruten direct onbevoegd voor de klas gaan staan. Het is de bedoeling dat zij vervolgens middels een op maat gesneden, korte opleiding binnen twee jaar een bevoegdheid halen. Dit is wel het toppunt van liberale flexibilisering.

In de kranten zijn berichten verschenen over experimenten met dit soort leraren. In sommige gevallen is het heel goed gegaan, maar in andere gevallen zijn mensen om uiteenlopende redenen na enige tijd gestopt. Dit geeft wel aan dat