

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 3 juli 2002 over **Schiphol**.



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Gisteren, na het algemeen overleg over de uitvoeringsbesluiten in verband met Schiphol, was er bij mijn fractie nog veel onzekerheid en twijfel. Ten eerste over de gelijkwaardigheid van het nieuwe en het oude stelsel, de planologische kernbeslissing, en ten tweede over de manier waarop dit nieuwe stelsel in 2005 geëvalueerd zal worden. Het gaat ons erom, welke criteria dan zullen gelden en of er dan voldoende informatie beschikbaar zal zijn voor een goede evaluatie. Ik wil vijf moties indienen ter "reparatie" van beide tekortkomingen.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel de commissie MER als de commissie Deskundigen vliegtuiggeluid van mening is dat het voorgestelde normenstelsel gezien het beperkte aantal handhavingspunten geen aan de PKB gelijkwaardige bescherming garandeert;

overwegende dat een twintigtal woongebieden in het nabije buitengebied zonder handhavingspunt kwetsbaar gelegen zijn omdat bij een veranderend vliegpatroon binnen de luchtverkeerwegen de geluidsbelasting wellicht sterk kan stijgen in vergelijking tot het verwachte geluidsniveau en in vergelijking tot de situatie onder de PKB;

verzoekt de regering,  
- op de kaarten in bijlage 2 en bijlage 3 bij het Verkeersbesluit ten minste voor de volgende woongebieden handhavingspunten toe te voegen: de wijk Schalkwijk (Haarlem-zuidoost), Velsbroek, IJmuiden, Beverwijk, Bennebroek-oost, Hoofddorp-west, Lisse, Sassenheim, Oegstgeest, Leiden-noord, Aalsmeer-oost bij punt K, Uithoorn-midden en -zuid, Mijdrecht, Amstelveen-west en -zuid, Amsterdam-Geuzenveld,

Amsterdam-binnenstad, Amsterdam-oud zuid, Amsterdam-Watergraafsmeer, Zwanenburg-west en Westzaan;

- de grenswaarden van de handhavingspunten in  $L_{den}$  en in  $L_{night}$  met dezelfde overgangsscenario's te berekenen als de grenswaarde van de al aangewezen handhavingspunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Gerken en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (27603).

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het gebruik van de - niet in de PKB opgenomen - Oostbaan tot zeer veel overlast leidt voor de bewoners van met name Amsterdam;

overwegende dat de Luchtverkeersleiding met de gemeente Amsterdam heeft vastgelegd, de Oostbaan niet vaker te gebruiken dan 2% van het totaal aantal naderingen op alle banen, zoals gepubliceerd in Staatscourant 54 van 18 maart 1997;

overwegende dat in de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol en in het convenant tussen de gemeente Amsterdam, Schiphol en de LVNL uit 1996 de streefwaarde van 1% van het totale gebruik is opgenomen;

overwegende dat de minister eerder aangaf, van de afspraak van 2% uit te zullen gaan en door middel van grenswaarden de geluidsbelasting te zullen limiteren (vragen van het lid Rosenmöller van 15 mei 2001);

overwegende dat de minister op 25 juni aan de Eerste Kamer meldde dat de Oostbaan bij bepaalde storm gebruikt wordt en dat met de vijfde baan 80% van de huidige vluchten over Amsterdam zal worden afgeleid naar meer landelijk gebied;

constaterende dat het besluit echter geen enkele beperking voor het baangebruik van de Oostbaan oplegt;

verzoekt de regering, in het besluit expliciet op te nemen dat de Oostbaan slechts voor maximaal 2% van het totaal aantal naderingen op alle banen gebruikt mag worden, en wel indien exceptionele veiligheidsomstandigheden dit vereisen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Gerken. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (27603).

U brengt mij nu toch in een probleem, mijnheer Duyvendak, want het zijn vijf moties met kennelijk een aanzienlijke lengte. U had eigenlijk al geen inleiding moeten houden, maar meteen de moties moeten gaan voorlezen. U heeft het recht om moties in te dienen, maar ik verzoek u, ze buitengewoon snel voor te lezen, en wat mij betreft bij uitzondering alleen het dictum.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De derde motie is een vervolg op de motie-Stellingwerf en gaat over de aanvlieghoogte op Schiphol.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat veel geluidsoverlast ook optreedt op grotere afstand van Schiphol, mede door onnodig laag vliegen;

overwegende dat de Kamer in mei 2000 per motie-Stellingwerf (25466, nr. 40) heeft verzocht de vlieghoogte om 20 respectievelijk 40 km van Schiphol te verhogen naar 3000 voet en 6000 voet;

overwegende dat het hier een aanvullende wens van de Kamer betrof, die geen relatie heeft met de discussie over een gelijkwaardige omzetting van de PKB naar nieuwe normen;

overwegende dat de minister per brief 25466 nr. 49 erkent dat een vlieghoogte als genoemd in de motie-Stellingwerf op deze afstanden mogelijk en deels praktisch is, en een verhoging van de vlieghoogte wenselijk wordt gevonden en nader

## Duyvendak

uitgewerkt zal worden;

constaterende dat het besluit niet aan deze mogelijkheid en wens tegemoetkomt en bijvoorbeeld voor overdag slechts een hoogte van 2000 voet vanaf de rand van het TMA (circa 60 km van Schiphol) voorschrijft;

verzoekt de regering, de Kamer voor het einde van het jaar te rapporteren over de mogelijkheden om het Luchthavenverkeersbesluit aan te passen conform de motie-Stellingwerf,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Gerken, Giskes en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 69 (27603).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De vierde motie heeft betrekking op het blijven berekenen van het zogenaamde groepsrisico.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende dat voor het groepsrisico een causaal-statistisch model wordt ontwikkeld waarmee vanaf 2005 het groepsrisico zal worden berekend en gehandhaafd;

overwegende dat er de komende jaren, tot er een causaal-statistisch model is, nog geen norm is om de veiligheid voor omwonenden te monitoren;

verzoekt de regering, totdat er een causaal-statistisch model in de regelgeving opgenomen is, de Kamer jaarlijks te rapporteren over de FN-curve voor Schiphol en omgeving, waarmee het groepsrisico in beeld wordt gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Dijkma, Gerken en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 70 (27603).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In de laatste motie verzoekt de Kamer de regering een onderzoeksopdracht te verstrekken aan de deskundigencommissie vliegtuiggeluid.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onder daartoe aangewezen deskundigen van de commissie MER en de commissie Deskundigen vliegtuiggeluid twijfel bestaat over de gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel, de "schaduwwerking" van handhavingspunten in het oude en nieuwe stelsel en de werking en de functie van het TVG;

van mening dat duidelijkheid naar alle betrokkenen toe gewenst is over de bescherming die het nieuwe stelsel biedt in relatie tot de PKB;

verzoekt de regering, de commissie Deskundigen vliegtuiggeluid per direct opdracht te geven:

- de ontwikkeling van de geluidbelasting in de totale omgeving van Schiphol (gebied tot 20 Ke) over de afgelopen jaren in kaart te brengen, gevolgd door een prognose en (in een later stadium) daadwerkelijke vaststelling van de geluidbelasting voor de evaluatiejaren 2003-2005 met een extrapolatie naar de toekomst (in  $L_{den}$  en  $L_{night}$ );
- een studie uit te voeren naar de stuurbaarheid van het luchtverkeer rond drukke luchthavens en in hoeverre de grotere woonkernen in de omgeving van Schiphol vermeden kunnen worden door onder andere een slimmer routegebruik, binnen de primaire criteria voor het luchtverkeer zoals veiligheid;
- en deze rapportages 1 juni 2005 gereed te hebben met een tussenrapportage in 2003,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Gerken en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 71 (27603).

□

Mevrouw **Gerken** (SP): Mijnheer de voorzitter. Tijdens het AO van gisteren heb ik er al op gewezen dat er garanties moeten komen voor de beperking van geluidsoverlast, de beperking van emissies, de beperking van stankoverlast en de externe veiligheid. Toezeggingen van de minister op deze terreinen kwamen ernstig tekort. Het kan niet zo zijn dat Schiphol van het slot gaat zonder dat er degelijke regels en sancties zijn. Helaas moet ik constateren dat deze regels er niet zijn gekomen. Aangezien ik in deze beperkte tijd niet alles ter sprake kan brengen, zal ik hierbij twee moties indienen in de hoop dat zij ervoor kunnen zorgen dat de leefomgeving rondom Schiphol niet al te veel last zal ondervinden van het voorliggende Luchthavenverkeersbesluit.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de omwonenden van Schiphol niet geconfronteerd dienen te worden met meer geluidsoverlast dan nu het geval is;

overwegende dat de minister als uitgangspunt voor het Luchthavenverkeersbesluit de gelijkwaardigheid met de huidige planologische kernbeslissing Schiphol genomen heeft;

constaterende dat volgens deskundigen de geluidsbelasting van 35 Ke niet het ruimtelijke equivalent is van 58 DB(A)  $L_{den}$  maar gelijk is aan 55 à 56 DB(A)  $L_{den}$ ;

verzoekt de regering om zolang niet onomstreden vaststaat dat 58 DB(A)  $L_{den}$  het ruimtelijke equivalent is van 35 Ke, de waarde van 56 DB(A)  $L_{den}$  te hanteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Gerken, Duyvendak en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 72 (27603).

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over het

## Gerkens

gebrek aan regelgeving rondom de uitstoot van schadelijke stoffen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het Luchthavenverkeersbesluit regels dient te bevatten om garanties te geven voor de milieubelasting van de luchtvaart op Schiphol;

overwegende dat de luchtvaart op Schiphol zorgt voor emissies van CO<sub>2</sub>, wat schadelijk is voor het milieu;

constaterende dat de regels van het Luchthavenverkeersbesluit bevorderen dat de grenswaarden voor de milieubelasting niet worden overschreden, maar hiervoor geen garanties bieden;

verzoekt de regering, het Luchthavenverkeersbesluit aan te passen zodat er garanties geboden worden over de grenswaarden voor de milieubelasting, waarbij in ieder geval de totale emissie van CO<sub>2</sub> niet boven het huidige niveau mag komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Gerkens en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 73 (27603).

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter. Vandaag praten wij over de afronding van de opdracht aan de regering om het wetstraject voor de invulling van een aantal AMvB's af te maken. Uit de ingediende moties kreeg ik bijna de indruk dat het debat opnieuw begon. Voor de CDA-fractie is dat zeker niet de bedoeling. Wij willen graag nu tot een afronding komen. Naar aanleiding van het overleg dat wij deze week hebben gevoerd, wil ik nog een motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in artikel 4.3.1 van het Luchthavenverkeersbesluit voor een vijftal stoffen grenswaarden gelden voor de uitstoot van het luchtverkeer per stof, maar dat een gewogen totaal-grenswaarde voor de uitstoot ontbreekt;

overwegende dat dit kan leiden tot een situatie dat er per individuele stoffengrenswaarde een (al dan niet geringe) overschrijding kan optreden, terwijl de totale uitstoot voor de stoffen toch (al dan niet ruim) binnen de totaal-grenswaarde blijft;

overwegende dat het gewenst is om voor zo'n acceptabele situatie een voorziening in de regelgeving op te nemen,

verzoekt de regering, het besluit zodanig aan te passen dat de eerder bedoelde totaal-grenswaarde voor de uitstoot wordt opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Meijer, Alblas, Hofstra en Te Velthuis. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 75 (27603).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ook de VVD-fractie heeft niet de behoefte allerlei discussies over te doen. We zien wel wat de technische ingewikkelde details zijn als in 2005, zoals afgesproken, de evaluatie wordt uitgevoerd. Gisteren hebben wij aangegeven wat wij in de besluiten gewijzigd willen zien. Er zijn nog twee punten overgebleven. Het ene betreft datgene wat de heer Meijer zojuist bij motie heeft verwoord. Het tweede gaat over het zogenaamde blijfrecht. Daarover wil ik de Kamer een motie voorleggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in artikel 2.2 van het Luchthavenindelingsbesluit sprake is van veiligheidssloop- en geluidssloopzones, waarbinnen

bestaande woningen moeten worden opgekocht en gesloopt, ook als de betreffende bewoners, kennis hebbende van het geluid en de risico's, liever daar blijven wonen;

overwegende dat de mogelijkheid moet bestaan voor bewoners in bedoelde woningen te kunnen blijven wonen;

verzoekt de regering, het besluit zodanig aan te passen dat aan de huidige bewoners binnen de eerder bedoelde zones naast een verhuisrecht (op kosten van de overheid) ook een blijfrecht wordt toegekend, waarbij zij verklaren dat zij zullen afzien van klachten, bezwaren en beroepen tegen beschikkingen die de overheid afgeeft om het vliegen over deze woningen mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Alblas, Meijer, Te Velthuis en Jense. Zij krijgt nr. 74 (27603).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wij hebben gisteren ook nog gediscussieerd over de notoire overtreders. Die blijken er op Schiphol te zijn. Die overtreders moeten sancties worden opgelegd via het privaatrecht. Op dit punt heb ik de minister heel goed begrepen. Van haar krijg ik graag de toezegging dat bij de evaluatie in 2005 ook wordt nagegaan of alles tot tevredenheid verloopt. Misschien moet er dan nog iets gebeuren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Er is al vele, vele malen in de Tweede Kamer en zelfs in de Eerste Kamer gediscussieerd over de overgang van de oude PKB naar de nieuwe Luchtvaartwet, alsmede over de vraag in welke mate sprake is van gelijkwaardigheid. Gelukkig zijn met de behandeling in de Eerste Kamer nog de nodige aanscherpingen aangebracht. Om zeker te stellen dat we allen hetzelfde bedoelen en het resultaat niet voor tweërlei uitleg vatbaar is, wil ik de Kamer een motie voorleggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

## Giskes

gehoord de beraadslaging,

verwijzend naar de motie van de Eerste Kamer, 27603, nr. 88k, waarin verzocht wordt de nieuwe normen te toetsen op gelijkwaardigheid aan de PKB, en wel middels toetsing aan de overgangsartikelen;

overwegende dat de Eerste Kamer met de motie beoogt de normen aan te passen indien van gelijkwaardigheid met de PKB geen sprake is, en wel gezien de passage in het dictum "... dus gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB-Schiphol en omgeving niet bestaat, deze besluiten worden gewijzigd zodanig dat ten minste aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan.";

overwegende dat de discussie over gelijkwaardigheid van de overgangsartikelen aan de PKB bij de wetsbehandeling in de Tweede Kamer is uitgesteld tot het debat over de besluiten, waarbij de definitieve MER beschikbaar zou zijn;

constaterende dat de – na de aanvaarding van de wet in de Tweede Kamer gereedgekomen – definitieve MER deze gelijkwaardigheid niet aantoonde, aldus de commissie voor de MER;

van mening dat alleen door het meenemen van de normen van de PKB-Schiphol als referentie in de evaluatie vastgesteld kan worden dat er sprake is van gelijkwaardigheid;

verzoekt de regering, de uitvoering van de motie 27603, nr. 88k, expliciet niet alleen te bezien in het licht van de overgangsartikelen, maar ook te toetsen aan de normen in de PKB-Schiphol en de praktische uitwerking daarvan, zoals de schaduwwerking van de zone en/of aantallen gehinderden in het gebied tot 20 Ke en met deze methodiek het oude en nieuwe stelsel te toetsen, zowel op ruimte voor de sector als bescherming van de burger,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Duyvendak, Gerkens, Huizinga-Heringa en Jense.

Zij krijgt nr. 76 (27603).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Deze motie heeft niet tot doel, de

PKB te laten herleven, maar wel om zeker te stellen dat een gelijkwaardige overgang wordt gecreëerd.

Omdat ons is gebleken dat bij de gemeenten nogal wat verwarring bestaat over de mate, waarin zij op de hoogte zijn en blijven van wat er allemaal bijna letterlijk over hen heen komt, heb ik nog de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gemeenten een grotere verantwoordelijkheid hebben gekregen bij de uitvoering van de Luchtvaartwet en de besluiten;

overwegende dat een goede uniforme uitvoering van de Luchtvaartwet en de besluiten van belang is;

voorts overwegende dat er momenteel onduidelijkheden bestaan bij gemeenten over de wijze waarop de uitvoering vormgegeven moet worden, over de exacte taakverdelingen en de financiële gevolgen voor gemeenten;

verzoekt de regering, in de komende maanden met de gemeenten in overleg te treden over het implementatietraject en de afspraken over de uitvoering in een uitvoeringsconvenant op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 77 (27603).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik ben blij dat ik weer zoveel moties heb gekregen. Er is wat dat betreft niets veranderd na de verkiezingen. De tijd zal leren, of de cultuur zo wordt dat het aantal moties wat afneemt.

We moeten de discussie inderdaad niet overdoen. We hebben vanaf 1998 tot nu gesproken over de uitgangspunten, de randvoorwaarden en de wijze van werken. In de Eerste Kamer is daar nog een flinke

schep bovenop gedaan. Volgens mij is de contour waarbinnen wij opereren heel helder: we hebben een ex ante beoordeling en een ex post evaluatie. Het gaat om een gelijkwaardige omzetting. Ik ben zeer gemotiveerd om dat vast te leggen in een wetstoevoeging. Er komt een wetsvoorstel om dat toe te voegen. Ik zal dit opnemen in de algemene maatregel van bestuur. Ik hecht aan de motie van de Eerste Kamer, want ik kan niet werken op basis van twee moties over hetzelfde. Deze Kamer zou mij dat niet moeten aandoen, omdat de Eerste Kamer mijn uitleg van haar motie steunt. De minister in een spagaat komt vaak voor, maar plezierig is het niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister spreekt over een spagaat. Zij doet alsof het twee verschillende uitspraken zijn. Dat is nou juist het probleem.

Minister **Netelenbos**: Ik kom nog een keer over de motie te praten, want ik behandel de moties in de juiste volgorde. Er moeten echter nooit twee moties over hetzelfde worden aangenomen. Dat lijkt mij een uitgangspunt voor parlementaire helderheid. Dat zou echt helpen.

Dan kom ik op de motie van de heer Duyvendak over al die extra handhavingspunten. Tijdens de wetsbehandeling hebben wij daarover uitvoerig gesproken. Dit gaat over een gebied buiten de 35 Ke-zone. Wij kunnen dat nog niet handhaven. Daar zijn afspraken over gemaakt. De monitoringspunten staan in al die gebieden. Afgesproken is dat daar gehandhaafd wordt zo gauw dat met juridisch bindende zeggingskracht mogelijk is. Daarom staan die monitoringspunten ook in al die woonkernen. Wij hebben niets aan een handhavingspunt dat voortdurend juridische conflicten veroorzaakt. Ik moet die motie dus afwijzen. Het is bovendien in strijd met hetgeen wij hier bij de wetsbehandeling uitvoerig hebben besproken.

Dan de motie over de Oostbaan. De discussie over de Oostbaan heeft ertoe geleid dat de Oostbaan in principe 's nachts dicht is. Deze baan wordt in principe uitsluitend gebruikt bij een bepaalde wind. Dat betekent dat je geen percentage af kunt spreken. Je kunt nu eenmaal niet voorspellen hoe de windkwaliteit zal zijn. Dat heeft niets te maken met

## Netelenbos

een gelijkwaardige omzetting. De 2% stonden immers niet in de PKB. In die zin is het dus ook niet conform de gelijkwaardige omzetting. Ik ontraad dus het aannemen van die motie.

De motie van de heer Stellingwerf voer ik op dit moment uit. In deze motie gaat het om vlieghoogtes. Zo gauw wij daarover iets kunnen zeggen, zullen wij dat doen. Naar ik meen, heb ik gisteren al toegezegd dat wij proberen daarover tegen het eind van het jaar meer te zeggen of te rapporteren. Het zo nodig aanpassen van het Luchthavenverkeersbesluit gebeurt natuurlijk pas in 2005. Gedragsregels zijn altijd af te spreken met de verkeerstoren. Daar zijn afspraken over te maken zonder dat meteen het Luchthavenverkeersbesluit moet worden aangepast. Wij gaan het LIB of het Luchthavenverkeersbesluit niet tussentijds aanpassen. Ik wil proberen om deze motie uit te voeren. Ik heb daartegen geen bezwaar.

Dan ga ik in op de motie over het groepsrisico. Ik heb gisteren al gezegd dat ik heel graag wil dat alle ambtelijke energie wordt gestoken in het ontwikkelen van een statistisch-causaal risicomodel, zodat wij daarmee vervolgens een norm kunnen ontwikkelen. Het ligt dan niet zo erg voor de hand dat medewerkers energie in een norm moeten steken die onvoldoende werkingskracht heeft. Ik vind dat in het licht van de ambtelijke bezuinigingen geen verstandig standpunt. Laten we de juiste prioriteiten stellen inzake de inzet van energie. Ik meen ook dat iedereen na de behandeling van de wet in de Kamer vond dat het ging om het statistisch-causaal risicomodel omdat dit zeggingskracht heeft. Het groepsrisico zegt werkelijk helemaal niks in de luchtvaart. Je kunt daar dus ook geen beleid op voeren. Je agendeert dan een verkeerd debat. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie.

Het aannemen van de motie over de onderzoeksoopdracht inzake het vlieggeluid moet ik zeer ontraden. Aan de laatste twee verzoeken, over de studie naar de stuurbaarheid van het luchtverkeer, is al tegemoetgekomen. De commissie-Berkhout heeft die opdracht al gekregen. Over de termijnen van de rapportages zijn afspraken gemaakt. Die staan zelfs al in de oprichtingsbeschikking van de commissie. Daar kan dus geen misverstand over bestaan. Het gaat

echter om het eerste verzoek. Dat gaat niet om een gelijkwaardige omzetting. Wat is er immers gebeurd? 1990 is het uitgangspunt geweest voor 1995. Toen is de PKB gerealiseerd. 1995 wordt omgezet in gelijkwaardige normen. Het is niet waar dat de MER-commissie van mening is dat dit niet gelijkwaardig is gebeurd. De MER-commissie zegt wel dat het niet is aangetoond. Vandaar ook de ex post evaluatie. Wij moeten in het jaar 2003 of 2004 niet gaan berekenen of extrapoleren wat er in de toekomst gaat gebeuren. Dat gaat immers om heel iets anders dan een gelijkwaardige omzetting. Ik heb zeer veel bezwaar tegen het eerste verzoek. Het is ook in strijd met de uitgangspunten die wij vanaf 1998 hebben gehanteerd. Ik moet dit ontraden. Het tweede en het derde verzoek worden reeds in praktijk gebracht.

Ik kom bij de moties van mevrouw Gerken. Wij hebben hier gesproken over 58<sub>Lden</sub>. Dat loopt parallel met 35 Ke. Dat is ook de Europese discussie. Ik vind het jammer dat hier onduidelijkheid wordt gesuggereerd waar dat niet het geval hoeft te zijn. Wij hanteren 58<sub>Lden</sub>. Wij lopen in de Europese pas. Als Europa op termijn andere dingen gaat doen, dan volgen wij Europa. Wij worden Europees. Dat geldt ook voor het geluidslandschap. Ik vind het niet voor de hand liggen dat wij, net als vroeger in het Ke-tijdperk, een eigen systeem ontwikkelen, waar overigens de rest van de wereld en de burgers niets van snappen. Ik ontraad de motie van mevrouw Gerken.

Ik ontraad ook de tweede motie. Vanuit Nederland bestaat een enorme en intense strategie om Europees en wereldwijd afspraken te maken. Daarover geen misverstand. Voor de kleine luchthavens hebben minister Pronk en ik het wel gedaan. Dat vond de Kamer overigens niet de bedoeling. Met betrekking tot de luchthaven Schiphol zal een en ander in internationaal verband worden geregeld. Het staat niet in de huidige PKB. Het heeft niets te maken met gelijkwaardige omzetting. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de motie van de heer Meijer en anderen over de saldering van de grenswaarde van de individuele stoffen. Ik heb gisteren gezegd dat de omgang op dit punt zeer afhankelijk is van het standpunt van de Kamer. Deze motie haalt, gezien de ondertekenaars, de

eindstreep wel. Ik zeg er daarom het volgende bij. Ik leg de motie als volgt uit, in het licht van de algemene maatregel van bestuur. Het moet niet in strijd zijn met de wet, die verschillende grenswaarden voor stoffen voorschrijft. Er kan dus geen sprake zijn van spanning. De uitwerking met betrekking tot de handhaafbaarheid moet zijn gewaarborgd. Per saldo moet dat leiden tot een gelijke of tot een betere situatie voor het milieu. Als dat de uitleg is, heb ik geen bezwaar tegen de motie. Dat past bij het beleid dat in de wet is uitgewerkt. Ik zie mensen knikken. Ik ga ervan uit dat deze uitleg klopt.

Op de motie van de heer Hofstra over het verblijfsrecht reageer ik als volgt. Met betrekking tot geluid en risico's moet ik onderscheid maken. De motie gaat over beiden. Ik ben niet bereid om met betrekking tot risico's, de veiligheid van burgers, uitzonderingen toe te staan. Dat riekt mij te veel naar gedoogbeleid. Ik ben wel bereid om dat te doen met betrekking tot geluid. Dat betekent dat ik vraag aan de indieners om de motie in die zin te wijzigen. Als dat niet gebeurt, voer ik hem niet uit. Ik kan met betrekking tot veiligheid niet een algemene maatregel van bestuur met een gedoogsituatie maken. Ik snap ook niet waarom wij burgers in de verleiding willen brengen om meer risico te accepteren dan wij wettelijk voorschrijven. Ik snap daar werkelijk niets van.

De heer Hofstra heeft gevraagd naar het privaatrecht en de overtreders. Ik of mijn opvolger zal over de wijze van invulling iets aan de Kamer toesturen. Ik ben graag bereid om af te spreken dat er een evaluatie komt. Wij krijgen nog een debat over het systeem als zodanig en over de vraag hoe het wordt ingericht.

Ik kom bij de motie van mevrouw Giskes. Ik vind het niet verstandig om na de motie van de Eerste Kamer nog een motie aan te nemen. Dat leidt slechts tot verwarring. De uitleg die ik heb gegeven, is conform de uitleg die in de Handelingen van de Eerste Kamer staat. Ik heb die ook geverifieerd bij de indieners van de motie, afgelopen dinsdag. Zij zijn het eens met mijn brief en mijn uitleg.

Met betrekking tot de gemeenten heb ik geen motie nodig. Ik heb reeds toegezegd met de gemeenten overleg te voeren en afspraken te maken over hoe er wordt gehandeld met betrekking tot hun verantwoor-

## Netelenbos

delijkheid. Er kan geen misverstand over bestaan. Dat overleg wordt gecontinueerd. Ik vind niet op voorhand dat er sprake moet zijn van een uitvoeringsconvenant. Het hangt ervan af hoe de afspraken door het nieuwe kabinet worden vormgegeven. Ik heb dus geen behoefte aan deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister bij wijze van uitzondering voor haar korte reactie op het grote aantal moties. Wij gaan over naar het laatste agendapunt van vandaag. Bij de regeling van werkzaamheden werd al aangekondigd dat er een VAO op de agenda geplaatst zou kunnen worden. Inmiddels is mij gevraagd om dat alsnog op de agenda te plaatsen. Dat zal nu gebeuren.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 juli 2002 over de **Noord-Zuidlijn**.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De Noord-Zuidlijn in Amsterdam is een grootscheeps openbaarvervoerproject. Er zijn heel duidelijke en niet voor tweeërlei uitleg vatbare afspraken gemaakt tussen de Kamer en de minister over de financiering ervan, althans over de bijdrage van het Rijk. Hoe mooi openbaar vervoer ook is, er zijn grenzen aan de hoeveelheid geld die wij daaraan willen uitgeven. Daarom heeft de Kamer daar vrij stevig over gesproken. Nu doet allerlei verwarrende informatie de ronde over de manier waarop er toch weer geld bij wordt geplust voor dit project. Een aantal dingen is vastgelegd, maar veel bevindt zich nog in het stadium van afspraken die nog vastgelegd moeten worden. Als er al geld bij moet, bijvoorbeeld voor indexering of fietstunnels, dan zou dat expliciet in de Kamer besproken moeten worden. Dat moet niet pas gebeuren als iemand toevallig iets hoort of leest in de krant. Dat is geen duidelijk vervolg op de lumpsum-financiering waar de minister met gepaste trots over heeft gesproken met de Kamer. Alle risico's waren afgekocht en overschrijdingen waren niet aan de orde. Er zou "nee"

verkocht worden als er bij het Rijk zou worden aangeklopt om geld. Dit heeft ons ertoe gebracht om de volgende motie op te stellen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet een- en andermaal heeft verzekerd dat de Noord-Zuidlijn een lumpsum-financiering kent waar "geen cent bij zal komen";

voorts overwegende dat die garantie directe of indirecte financiering in te laten stemmen met het project;

draagt het kabinet op, ook in de praktijk af te zien van aanvullende directe of indirecte financiering van de Noord-Zuidlijn, inclusief de vastlegging van reeds gemaakte afspraken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Gerkens, Hofstra, Jager en Duyvendak.

Zij krijgt nr. 33 (28000-A).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Nu rest mij nog te constateren dat minister Netelenbos als allerlaatste minister van het zittende kabinet het woord heeft gevoerd in deze Kamer. Daar feliciteer ik haar mee en ik wens haar alle goeds.

De **voorzitter**: Ik denk dat u dit namens ons allen hebt gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Dit is een project dat een lange voorgeschiedenis heeft. Er waren tijden dat de kosten 900 mln gulden waren. Dat werd 1300 mln gulden; dat werd 1800 mln gulden en inmiddels zijn wij aangeland bij 2,2 of 2,3 mld gulden. Het spijt mij dat ik het in guldens uitdruk, maar ik had geen tijd om het om te rekenen. De brieven van april en van eind juni, begin juli waren niet duidelijk. Er bleek niet uit wat er precies was gebeurd en waar het geld voor bestemd was. Wij als VVD-fractie vinden dat er grenzen zijn. Wij

hebben toentertijd heel nadrukkelijk een maximum gesteld en geen cent meer.

Helaas heeft de minister zo-even gezegd dat zij een motie van mijn hand niet wilde uitvoeren, zelfs niet als de Kamer die motie zou aannemen. Ik moet nu tegen haar zeggen dat wij niet kunnen accepteren dat de grens die eerder is getrokken toch zal worden overschreden. Het stelt ons dan ook bijzonder teleur dat dit nu gebeurt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik heb op 15 april, dus alweer vrij lang geleden, een brief aan de Tweede Kamer gezonden waarin ik de onderwerpen heb genoemd waarover overleg werd gevoerd met de stad Amsterdam. Het ging om de risico's en de aanneemsom, de indexering, de transfercapaciteit van het Centraal Station en de ingroei-regeling voor de exploitatie. Ik heb vervolgens niets meer gehoord van de Kamer, dus de gesprekken zijn doorgegaan en er zijn contracten gesloten met de aannemers door de stad Amsterdam. Wij kunnen er dan nu wel tegen zijn, maar de stad heeft zich verplicht door het sluiten van contracten met de aannemers. Als de Kamer bezwaar had tegen het overleg dat werd gevoerd, en tegen de uitkomsten ervan, was het wel goed geweest om in april te laten weten dat de minister dit traject niet kon ingaan.

De fietstunnel is in dat geheel niet aan de orde. Ik vind het jammer dat mevrouw Giskes dit weer herhaalt. De stad Amsterdam kan iets opschrijven, maar ik weet dat ik geen fietstunnel financier en dan moet mevrouw Giskes ook van mij aannemen dat ik dat niet doe. Misschien heeft men afspraken gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen of met RIB; dat is hun goed recht. Ik kan RIB niet verbieden om dat soort afspraken te maken.

Er was bekend dat de indexering nog een open vraagstuk was, omdat wij daar een conflict over hadden. Dat conflict is afgekocht ten gunste van het Rijk, want Amsterdam vroeg 100 mln en dat heeft Amsterdam niet gekregen. Verder leiden de exploitatietermijnen niet tot extra uitgaven van het Rijk. Dat moet de Kamer ook meewegen.

Er is alleen sprake van extra uitgaven bij een deel van het