

Voorzitter

- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaten van het ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29556);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaten van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (VII) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29557);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29559);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaten van het ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29561);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (XIV) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29562);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het Provinciefonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29567);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het Diergezondheidsfonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29570);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29571);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van het Gemeentefonds voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29609);**
- het wetsvoorstel **Wijziging van de begrotingsstaat van Nationale Schuld (IXA) voor het jaar 2004 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (29610).**

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

De **voorzitter**: Naar verwachting zal ik de vergadering over niet al te lange tijd schorsen. U kent de reden ervan. Vanaf vandaag bekleedt Nederland het Voorzitterschap van de Europese Unie ± wie feliciteren wij daarmee?... de Europese Unie en onszelf, denk ik ± en om die reden hebben alle ministers en de staatssecretarissen die hier niet behoeven te zijn, toestemming gekregen op dat moment een ontmoeting te hebben met alle leden van de Europese Commissie. Dat is de reden dat wij tot 15.00 uur niet kunnen beschikken over de ministers.

Wij zullen om 13.00 uur een regeling van werkzaamheden houden, omdat het nuttig is op dat moment te inventariseren welke wensen er nog zijn voor de agenda van de rest van de dag. Die kunnen dan verwerkt worden. Na de regeling van werkzaamheden zal ik nog een keer moeten schorsen, omdat de ministers hier pas om 15.00 uur aanwezig zijn.

Mevrouw **Van Nieuwenhoven** (PvdA): Voorzitter. De laatste dag voor het reces is het vaak de gewoonte dat je alleen het woord voert als je moties indient. Die haast is vanochtend inderdaad wat ruimer in de tijd zitten. Vanmiddag geldt echter voor alle VAO's het regime van alleen het woord voeren over een motie. Vanochtend kan het inderdaad iets soepeler omdat wij wat meer tijd hebben. Daarin heeft u gelijk.

De **voorzitter**: Laat ik zeggen zonder te overdrijven ± maar dat doet u nooit; zo is uw karakter ook niet ± dat wij vanochtend inderdaad wat ruimer in de tijd zitten. Vanmiddag geldt echter voor alle VAO's het regime van alleen het woord voeren over een motie. Vanochtend kan het inderdaad iets soepeler omdat wij wat meer tijd hebben. Daarin heeft u gelijk.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 24 juni 2004 over **Schiphol**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Er komt een routeaanpassing voor de vliegtuigen die vertrekken vanaf de Polderbaan van de luchthaven Schiphol, omdat de bewoners in Spaarndam onevenre-

dig veel overlast ondervonden en ook meer overlast dan hun beloofd was. Gebleken is echter dat deze routeaanpassing nu leidt tot veel meer overlast in een heel groot gebied elders rondom de luchthaven, vooral in Noord-Holland ten noorden van Schiphol. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn geweest van die routeaanpassing om heel veel andere mensen extra herrie te geven. Het leidt ook tot extra capaciteit van de luchthaven, namelijk 6000 vluchten méér die kunnen vertrekken. Dat is niet de manier waarop er kort na de zomer van vorig jaar, toen het in gang is gezet, over is gesproken. Uiteraard steunt mijn fractie het idee de bewoners in Spaarndam minder overlast te geven, maar wij verzetten ons ertegen dat dit ertoe leidt dat andere bewoners meer overlast hebben en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat, volgens de berekeningen van het MER, door de routeaanpassing van vluchten van de Polderbaan behalve Spaarndam de hele regio binnen de 50 dB(A)-contour ten noorden van Schiphol een toename tot 4 dB(A) van de geluidsoverlast krijgt;

van mening dat de aanpak van de hinder bij Spaarndam niet mag leiden tot een dergelijke toename van de hinder in de rest van het gebied;

verzoekt de regering, bij de definitieve keuze van de aanpassing van het luchthavenverkeersbesluit uit te gaan van een maximale toename van de hinder in het gebied binnen de 50 dB(A)-contour van 1 dB(A),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Samsom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 76 (26959).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zou nog een tweede motie willen indienen. Deze raakt het samenvallen van de zogenaamde

Duyvendak

operationele problematiek, het tegelijkertijd starten vanaf de twee banen naar het noorden, wat veiligheidsrisico's met zich mee blijkt te brengen, en de aanpassing vanwege de rekenfout. Wij hebben daar gisteren een brief van de staatssecretaris over gekregen, waarin zij zegt dat er voor die operationele problematiek vooralsnog geen oplossing is. Door het aanpassen vanwege de rekenfout zal er nog veel meer in blokken parallel naar het noorden gestart worden, waardoor de operationele problematiek verergert. Naar het idee van mijn fractie kunnen die problemen niet langer los van elkaar gezien worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volgens de LVLN de oorspronkelijke vliegprocedure met parallelle starts op de Polderbaan en de Zwanenburgbaan niet veilig uitvoerbaar is;

van mening dat bij de voorgestelde wijziging van het luchthavenverkeersbesluit, ten behoeve van het herstel van de rekenfout, het aantal parallelle starts alleen maar zal toenemen;

verzoekt de regering, bij de definitieve aanpassing van het luchthavenverkeersbesluit de oplossing van de operationele problematiek te betrekken en de Kamer daar zo spoedig mogelijk over te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 77 (26959).

Ik constateer dat de ook vandaag nog in het oranje geklede staatssecretaris ± dat getuigt toch van groot optimisme! ± inmiddels over de beide moties beschikt en direct kan antwoorden.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Mijnheer de voorzitter. Dat is

vanwege de speciale dag vandaag, in het kader van de Europese Unie en de rol van Nederland daarin, want ook staatssecretarissen vertrekken zo meteen naar de officiële bijeenkomst.

Er zijn twee moties ingediend naar aanleiding van het algemeen overleg dat gisteren plaatsvond. Eén van beide moties is vorige week in het AO inhoudelijk al aan de orde geweest en de ander is ingediend naar aanleiding van een brief die gisteren is binnengekomen.

De eerste motie gaat over een gedeeltelijke verschuiving van het geluid bij de routeaanpassing Spaarndam. Ik heb tijdens het algemeen overleg al gezegd dat het van het begin af aan duidelijk was dat als je een route verlegt, ergens anders het geluid weer terug zal komen. In dit geval is het verspreid over een leger gebied, in ieder geval een gebied dat een groter gebied omvat. In principe gaat de overlast die Spaarndam had naar een ander gebied. Er blijft echter wel geluid, want het is niet in één keer verdwenen. Dat was wat mij betreft altijd al duidelijk en dat heb ik van tevoren steeds gezegd.

De fractie van GroenLinks vraagt of ik niet voor een zodanige optie zou kunnen kiezen dat je de capaciteit beperkt, zodat er geen geluidsstijging is. De dubbel-doelstelling in de wet geeft aan: als u binnen de milieugrenzen en -afspraken blijft, mag u daarbinnen uw vliegtuigen laten vliegen en mag u daarbinnen groeien. Als wordt voldaan aan de eisen voor het milieu ± daaraan wordt voldaan met dit voorstel ± en voor de veiligheid, kan de milieuruimte optimaal worden benut en kan de mainportdoelstelling voor economie en bereikbaarheid worden gehaald. Wij stellen geen eisen aan de hoeveelheid vliegtuigbewegingen. Door het omzeilen van Spaarndam worden daar minder woningen belast binnen de 35 Ke, waardoor het mogelijk is om een gering aantal vluchten meer te accommoderen dan bij enkel herstel van de invoerfout.

U zult misschien zeggen: wat maken die 6000 vluchten nu uit, 502.000 of 508.000? Het maakt wel degelijk uit, want het betekent dat wij deze procedure die wij met spoed hebben gevolgd over moeten doen. Wij moeten opnieuw een MER maken, wat een enorme vertraging betekent. Een zorgvuldige procedure kost vele maanden. Wat mij betreft

leidt het bovendien niet tot een merkbare verbetering voor de bewoners, omdat het geluid dat verschuift van Spaarndam naar de rest van het gebied verspreid wordt. Het is altijd minder, maar het is wel heel verspreid door de gehele omgeving van Schiphol.

Met andere woorden, wij gingen er bij voorbaat van uit dat er een verschuiving zou plaatsvinden. De wet geeft aan dat de luchthaven binnen de milieuruimte kan groeien. Als zij dat goed kan opvullen, is zij ook gerechtigd dat te doen. Inhoudelijk sta ik niet achter de motie en ook procedureel zou het desastreuus zijn, als u nu een nieuwe procedure wilt volgen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij helemaal niet om de mainportdoelstellingen en dergelijke, maar om een evenwichtige benadering. Het evenwicht is hier volstrekt zoek. Schiphol leek eerst nog een offer te brengen rond Spaarndam, maar haalt nu extra vluchten binnen ten koste van mensen in een heel groot deel van het gebied. Dat vind ik onevenwichtig. U moet dat bewaken. U moet het definitieve besluit nog nemen. U hoeft er helemaal geen nieuwe MER voor te maken. In dat definitieve besluit kunt u het zodanig regelen met geluidsmaxima op de handhavingpunten dat de beperking die ik in de motie vraag kan worden gerealiseerd.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** U heeft het over evenwicht; ik heb het ook over evenwicht. Evenwicht is nu juist dat in de Kamer is afgesproken om een vaste milieu- en veiligheidsruimte vast te stellen waar Schiphol niet buiten mag treden; daarbinnen mag Schiphol groeien als het dat kan. In het algemeen gaat de luchthaven erop achteruit, want als gevolg van de invoerfout kan zij in totaal minder vliegbewegingen maken dan nu mogelijk is. Doordat de Spaarndamroute over een groter gebied wordt verlegd, gaat Spaarndam erop vooruit, verschuift het geluid en zijn er 6000 vlieg-bewegingen meer mogelijk, maar in totaal gaat Schiphol erop achteruit. Wij hebben de mainportdoelstelling, het economisch belang, hoog in het vaandel staan. Dat komt straks terug in de nota Ruimte en de nota Mobiliteit. Allemaal spreken wij van

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

een groot economisch belang. Wij moeten de burger beschermen. Dat doen wij door binnen de grenzen te blijven. Wij doen dat extra door voor Spaarndam de route te verleggen, waardoor veel mensen minder overlast krijgen. Over het totale gebied zal een verschuiving van het geluid plaatsvinden, dat veel meer verspreid is dan wanneer het over Spaarndam zou gaan. Volgens mij hebben wij daarmee het evenwicht perfect te pakken.

De heer **Samsom** (PvdA): U loopt om de vraag over de desastreuze procedure heen. Klopt het dat u in afwijking van de MER bijvoorbeeld het totale risicogewicht zelf heeft aangepast en dat daarvoor geen aparte MER hoeft te worden gemaakt? Kunt u parallel aan dergelijke procedures ook hier de punten aanpassen, zodat u niet alleen Spaarndam helpt, maar ook de mensen in Velsen en IJmond niet dupeert?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een vergissing. Het werd vorige keer tijdens het AO ook genoemd: het is Velsen of het zijn specifieke gemeenten. Het is een breed gebied, niet specifiek Spaarndam, Velsen of het IJmondgebied. Het geluid wordt over het totale gebied afgewenteld. Als de Kamer die wens nu ingewilligd wil krijgen, dan moet de hele MER-procedure opnieuw worden gedaan. Het totaal risicogewicht is door de MER-commissie getoetst en door ons vastgesteld. Als de route verlegd wordt, moet een nieuwe procedure worden doorlopen. Mogelijk heeft Schiphol dan weer de wens om andere onderdelen te optimaliseren, bijvoorbeeld op het punt van een maximale capaciteit. Dat geeft een eindeloze procedure. Overigens staat dit nog los van het feit dat ik het inhoudelijk niet met de heer Samsom eens ben.

De heer **Samsom** (PvdA): Wij zijn het inhoudelijk niet eens, dat klopt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is ook in strijd met de wet.

De heer **Samsom** (PvdA): Klopt het dat u bij het totaal risicogewicht wel zonder MER eigenstandig mag oordelen en hierbij niet? Wat is

precies het verschil? U weet dat er geen juridisch verschil is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zou een totaal risicogewicht uitkomen dat hoger was dan nu geldt. Dat heb ik niet willen toestaan, dus het totaal risicogewicht is niet aangepast. De geluidshinder vindt plaats binnen het wettelijk kader, dus dat laat ik zo. Als je dat wilt veranderen, zal Schiphol op zijn beurt de routecapaciteit opnieuw willen bekijken, hetgeen leidt tot enorme vertragingen.

Over de parallelle starts hebben wij gisteren een tussenbrief gestuurd, waarin staat dat wij nog geen oplossing voorhanden hebben. Aan de LVNL hebben wij meegegeven dat het moet binnen het bestaand wettelijk kader. Ik herinner wat dat betreft aan de motie-Haverkamp op dit punt. Als het Luchthavenverkeersbesluit moet worden aangepast, mag daarin alleen de invoerfout in en de verschuiving bij Spaarndam worden meegenomen. Er is gevraagd naar een oplossing voor het parallel starten binnen de regels en binnen de grenswaarden. Dat betekent dat dit niet bij de invoerfout hoeft te worden betrokken. Dat zou ook in strijd met de motie-Haverkamp zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De motie-Haverkamp is aangenomen voordat deze problematiek überhaupt bekend werd. Het gaat om wat nu zou kunnen gaan gebeuren. De staatssecretaris zou nu een aanpassing kunnen maken gebaseerd op een manier van vliegen vanuit beide banen, parallel startend in een blokkensysteem, waarvan zijzelf nu zegt dat deze in de praktijk niet waargemaakt wordt. Ik vraag de staatssecretaris om het in één keer goed te regelen. Anders gaat zij nu iets vastleggen wat feitelijk niet te vliegen is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil het niet via het Luchthavenverkeersbesluit doen om de volgende reden. Een van de voorstellen van de LVNL houdt in dat het vliegen over Zwanenburg weer toeneemt. Dat kan niet. Er zullen andere oplossingen moeten worden gevonden, bijvoorbeeld in het soort vliegtuigen, de momenten, de weersomstandigheden. Er kan ook gedacht worden aan het toestaan van afwijkingen op

bepaalde punten. Het moet allemaal binnen het huidige kader. Als wij ondanks een eerdere motie dit toch bij het Luchthavenverkeersbesluit zouden willen betrekken, zou de procedure erg lang worden. Wat mij betreft worden de invoerfout en Spaarndam losgekoppeld en snel afgehandeld. Dan komen wij zowel tegemoet aan de rol van de Kamer rond Spaarndam als aan de wens van de sector rond de invoerfout. De kwestie van het parallel starten proberen wij dan daarna op te lossen. Wat mij betreft moet dat kunnen binnen het wettelijk kader. Als het in de toekomst toch anders moet zijn, dan staan wij hier weer in de Kamer met eenzelfde soort procedure, maar het is schier onmogelijk om nu nog binnen deze procedure waarin de MER al doorlopen is en allerlei zaken al vergoederd zijn, een oplossing ter zake te vinden. Mijn voorkeur blijft uitgaan naar een operationele oplossing in plaats van een wetsaanpassing.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 juni 2004 over **bezuinigingen op de publieke omroep**.

□

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. De vorige week hebben we uitgebreid gesproken over de bezuinigingen op de publieke omroep, meer in het bijzonder de bezuiniging op het Muziekcentrum voor de Omroep. De CDA-fractie heeft toen geen onduidelijkheid laten bestaan over de wenselijkheid om die bezuinigingsdoelstelling te halen. Ook hebben wij toen aangegeven dat er ten aanzien van de bezuiniging op het MCO er in ieder geval een variant is die onze voorkeur heeft, aangezien die én wordt gedragen door het bestuur van de publieke omroep én van een positief advies is voorzien door de Raad voor Cultuur. Het is wel jammer dat met deze variant de noodzakelijke totale bezuinigingsdoelstelling niet gehaald zal worden.