

---

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Wijziging van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, de Wet op de toegang tot ziektekostenverzekeringen 1998 en de Ziekenfondswet in verband met invoering van een identificatieplicht bij het verkrijgen van zorg, invoering van het softnummer in de Wtz 1998, elektronisch berichtenverkeer in de Ziekenfondswet en enige andere wijzigingen (fraudebestrijding en zorgverzekeringswetten) (29623).**

(Zie vergadering van 10 februari 2005.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van een stemverklaring vooraf.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie vindt fraudebestrijding van groot belang, ook in de zorg. Daarom hebben wij steeds gepleit voor het nemen van maatregelen op dat punt. Tegen het wetsvoorstel dat vandaag ter stemming voorligt, hebben wij echter een aantal grote bezwaren.

Ten eerste vinden wij dat het wetsvoorstel te eenzijdig is gericht op fraude door zorggebruikers en niet op fraude door zorgverleners en zorgverzekeraars. Ten tweede belast het wetsvoorstel met name de ziekenhuizen en zorgverleners met de uitvoering, terwijl fraudebestrijding vooral een zaak van de zorgverzekeraars zou moeten zijn. Ten derde rekent het wetsvoorstel op de onvoorwaardelijke zorg van artsen voor illegalen en onverzekerden, maar wordt van de zorgverzekeraars niet geëist dat er betaald wordt voor deze zorg. De arts moet dus altijd zorg verlenen, maar de zorgverzekeraar hoeft niet altijd te betalen. Ten slotte is het voor ons niet acceptabel dat met het wetsvoorstel de toch al beperkte toegang van illegalen tot de zorg nog verder wordt ingeperkt. De minister erkent dat illegalen recht op zorg hebben maar weigert dat daadwerkelijk toe te kennen. Voorstellen daartoe van onze kant zijn verworpen.

Vanwege de vier genoemde redenen zal de GroenLinks-fractie tegen het wetsvoorstel stemmen.

De artikelen I t/m V en de beweegredenen worden zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van GroenLinks tegen dit wetsvoorstel hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat het is aangenomen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

**Voorzitter: Ten Hoopen**

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 29 april 2003 te Berlijn totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de Luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van burgergebruik van de luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden (29437).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Als eerste richt ik een woord van welkom tot de staatssecretaris. Ik vind het prettig dat wij het werk hier in huis weer met elkaar kunnen doen.

Wij spreken vandaag over het staatsverdrag Niederrhein. Het verdrag is al een tijdje terug in werking getreden en dat maakt het lastig om vandaag nog een echt debat te voeren. Opzeggen zal niet meer gaan, al heeft de Kamer die mogelijkheid wel. De staatssecretaris geeft terecht aan dat wij die mogelijkheid formeel hebben. In de relatie met onze burens is dat, althans voor mijn fractie, geen reële optie. De verhoudingen zullen daardoor zo beschadigd raken, dat dit waarschijnlijk niets goeds oplevert.

Ik stip een aantal zaken aan in de hoop de bewoners die aan de Nederlandse kant van de grens wonen, het gevoel te geven dat zij enigszins weten waar zij aan toe zijn in de komende periode. Ik begin met de nachtvluchten. Ik ga een platitudes nooit uit de weg en daarom zeg ik dat de staatssecretaris sinds kort weet wat het is om iets kortere nachten te hebben. Dat baart de mensen in Bergen ook enigszins zorgen. In het verdrag staat namelijk dat over twee jaar gesproken kan worden over uitbreiding van het aantal nachtvluchten en ± als ik mij goed herinner ± het nachtregime. Er zou weer een uur van de stille periode af kunnen gaan. Dat leidt begrijpelijkerwijs nu al tot een hoop vragen en irritatie aan Nederlandse kant. Ik begrijp dat het lastig is om weer te onderhandelen met de oosterburen om die tekst te schrappen, maar laten wij hier dan ieder geval afspreken dat dit deel van het verdrag wat ons betreft eigenlijk niet geldt. Dat klinkt misschien raar, maar ik bedoel het volgende. Als wij ooit gaan praten en als wij ooit besluiten gaan nemen, laten wij hierover dan vooraf in de Kamer debatteren. Ik wil daarop graag een reactie van de staatssecretaris. Eventueel kom ik met een specifieke motie die beoogt wat ik net zei.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maakt u het nu niet ingewikkelder dan nodig door te vragen of de Kamer er vooraf over kan spreken op het moment dat er 's nachts meer vanaf het vliegveld wordt gevlogen? Het lijkt mij veel helderder als wij pogen bij deze behandeling als Kamer de uitspraak te doen dat het verzoek überhaupt niet ingediend hoeft te worden bij de Kamer, omdat wij dat niet wensen.

De heer **Verdaas** (PvdA): U kent ons inhoudelijke standpunt ten aanzien van nachtregimes. Wij zijn op dit moment voor het nachtregime zoals het er is. Dat moet zeker niet worden ingekrompen. Ik vind het wel zo consistent om niet op dit moment al te zeggen: dat gaat hoe dan ook nooit veranderen. Het verdrag neemt er nu een voorschot op en dat voorschot wil ik gewoon wegnemen. Dat wil ik vandaag, hopelijk met een meerderheid, kunnen afspreken. Als het moment in de komende twee jaar daar is om waar dan ook over te

## Verdaas

praten, dan gebeurt dat pas nadat de Kamer daarover wordt geïnformeerd en zich daarover heeft kunnen uitspreken. Dat lijkt mij heel correct.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is toch veel consistentier om aan al die bewoners in Bergen die vrezes voor meer nachtvluchten, duidelijk te maken dat zij er bij deze Kamer op kunnen rekenen dat er geen enkele kans is dat dit gaat gebeuren?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik kan ze die zekerheid niet geven. Ik zeg nu dat ik op dit moment vind dat er geen enkele reden is om iets te veranderen aan dat nachtregime. Als van Duitse zijde ± of dat over een maand of over tien jaar is ± het verzoek komt om daarover te praten, dan zullen wij daarover praten. Ik zal op dat moment ook mijn afweging maken. Ik wil de mensen in Bergen best beloven dat ik de komende twee jaar en waarschijnlijk ook de rest van mijn Kamerlidmaatschap niet zal pleiten voor het oprekken van het nachtregime. Het is mij alleen niet helemaal duidelijk wat voor geruststelling zij daaraan kunnen ontlene. U gaat er immers niet alleen over en ik ga er niet alleen over. Daarvoor hebben wij de hele Kamer nodig. Laten wij dus op het moment dat het speelt, de Kamer erbij betrekken. Dan blijkt wel wat de politieke verhoudingen in dit huis zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Laten wij eerst maar eens pogen om daar een Kamermeerderheid voor te verzamelen. Uitingen van het CDA geven mij in dezen hoop.

De heer **Verdaas** (PvdA): Die uitingen hebben volgens mij ook betrekking op die passage. Het is er mij dan ook veel aan gelegen om vandaag een meerderheid mee te krijgen. Wij gaan dus niet over het nachtregime praten zonder dat daarover in dit huis eerst een uitspraak is gedaan. Dat wil ik vandaag regelen. Als het CDA daarin wil meegaan, heel graag.

De heer **De Krom** (VVD): Volgens mij is het zo dat, als er iets wordt gewijzigd, bijvoorbeeld het nachtregime, het verdrag dan gewijzigd moet worden. Wij komen er automatisch in de Kamer over te spreken.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat gebeurt vandaag ook. Wij komen over een verdrag te spreken. Daarin moet ik u gelijk geven. Dat verdrag is echter wel al een jaar in werking getreden. Het praat toch een beetje ongemakkelijk als het al een jaar in werking is getreden en de enige keus is om het verdrag als geheel op te zeggen. Dat is nu de situatie. Ik weet overigens niet of de heer De Krom interrumpeerde.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt en afrondt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Afronden? Dat moet lukken.

Voorzitter. De term "klagers" klinkt wat negatief. Het zijn gewoon mensen die hun klachten ergens willen deponeren. De Nederlandse indieners van klachten worden geconfronteerd met leges. In Nederland is dat niet het geval. Dat scheidt een rare situatie. Als je wilt klaagt over een vliegtuig dat van een Nederlandse luchthaven overvliegt of dat een verkeerde beweging maakt, kun je je klacht of je bezwaar gratis ergens indienen. Wil je dit bij de Duitse autoriteiten doen, dan moet je daarvoor zelfs het redelijk forse bedrag van € 80 aan leges betalen.

De vraag aan de staatssecretaris is dan ook de volgende. Misschien moet ik deze vraag breder formuleren. Is het geen goed idee om hierover in Europees verband een gesprek te starten? Dit zal mijns inziens namelijk geen unieke situatie in Europa zijn. Moet er voor deze gevallen niet één lijn afgesproken worden? De Europese burger moet het gevoel hebben dat, waar hij of zij ook met een klacht terecht kan, dit uniform geregeld is. Hiermee spreek ik niet de hoop uit dat in heel Europa voor zo'n procedure € 80 betaald moet worden. Ik hoop wel dat er één lijn getrokken wordt met een zo laag mogelijke drempel. Hierop verneem ik graag de reactie van de staatssecretaris.

Het kabinet schrijft terecht dat de inspectie kan nagaan of het verdrag wordt nageleefd. Het is evenwel de vraag of dat ook gebeurt. Ik heb nog steeds geen duidelijke toezeggingen gekregen over de controle op de handhaving. Ik vraag de staatssecretaris of de Kamer de inspectierapporten periodiek kan bespreken, zoals ook met de rapporten over andere luchthavens gebeurt. Wij

kunnen dan nagaan of het toezicht in orde is.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Namens de CDA-fractie feliciteer ook ik de staatssecretaris. Ik heet haar hier ook weer hartelijk welkom.

Voorzitter. In een lange periode was er al sprake van een voorlopige toepassing van het verdrag. Thans is het wetsvoorstel aan de orde waarin het verdrag tussen Nederland en de Duitse Bondsrepubliek wordt goedgekeurd. Dat gaat over het gebruik van het Nederlandse luchtruim ten behoeve van de luchthaven Niederrhein.

De Kamer heeft daarover een rondetafelgesprek georganiseerd. In dat gesprek en uit vele reacties vooraf en daarna is gebleken dat er sprake is van een spanning. Aan de ene kant zijn er de grote economische belangen aan Duitse en Nederlandse zijde die als kansen gezien worden. Aan de andere kant hebben de gemeenteraad van Bergen en het platform ter plekke grote zorgen over de mate van geluidsoverlast. De CDA-fractie wenst bij dezen uit te spreken dat wij van mening zijn dat de gemeenteraad van Bergen en het platform zich op een buitengewoon gedegen en betrokken, maar ook constructieve wijze hebben ingezet voor het gebruik van het vliegveld en de totstandkoming van het verdrag.

Verruiming van het nachtvluchtenregime kan slechts plaatsvinden door wijziging van het verdrag. Het opnemen van nachtvluchten daarin zal vergroting van de geluidszone tot gevolg kunnen hebben. Daarvoor is een procedure in het verdrag opgenomen die buiten de wet staat, namelijk dat er een verplichte MER moet plaatsvinden. Wij zijn het ermee eens ± en wij waarderen ook zeer ± dat het kabinet de eis van het doorlopen van een milieueffectrapportage in het verdrag heeft opgenomen. Wij zitten vandaag in de situatie dat het verdrag al van toepassing is, terwijl er nog geen sprake is van goedkeuring door het parlement. Wij gaan ervan uit dat het kabinet in een volgend geval, indien die evaluatie aan de orde en indien er sprake is van verruiming van het nachtregime, met de Tweede Kamer der Staten-Generaal van gedachten zal wisselen voordat er over een

## Koopmans

wijziging van het verdrag wordt gesproken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Waarom spreekt u niet nu gewoon uit dat de CDA-fractie überhaupt tegen verruiming van het nachtregime is?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij spreken vandaag onze mening uit over het verdrag en over het wetsvoorstel dat daaraan ten grondslag ligt. In dat verdrag is een nachtregime georganiseerd dat wij delen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de Duitse en de Nederlandse regering komen tot een verruiming van het nachtregime, wilt u daar wel iets over te zeggen hebben. Is het niet veel eenvoudiger nu al tegen het kabinet te zeggen: u hebt geen enkele kans als u met een dergelijke boodschap komt? Ik vraag u dat temeer omdat u aan het gemeentebestuur van Bergen hebt geschreven ± in een brief die wij in afschrift hebben ontvangen ± dat u de mening deelt dat nachtvluchten niet verder mogelijk moeten worden. Laten wij dat dan klip en klaar in deze Kamer uitspreken.

De heer **Koopmans** (CDA): Een probleem is dat wij niet vandaag kunnen organiseren hoe een evaluatie overmorgen ± of over twee jaar, zoals in het verdrag is opgenomen ± uitvalt. Als er dan een verzoek komt, waarover wij niet gaan, van de Duitse overheid of van het vliegveld, dient de Kamer daarover een standpunt in te nemen. Dat is wat wij willen, waarbij wij het huidige verdrag en het huidige nachtvluchtregime tot de maat der dingen maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is toch flauwekul? Over heel veel punten neemt de CDA-fractie nu toch al een standpunt in? Ik noem het rekeningrijden als voorbeeld. Daarvan zegt u nu ook al dat u daartegen bent, terwijl het kabinet nog op een standpunt broedt. Dan kunt u hierover toch ook zeggen dat het kabinet geen schijn van kans heeft? Dan hebben de bewoners van Bergen zekerheid, die u hun nu niet geeft.

De heer **Koopmans** (CDA): Indien wij vandaag in deze Kamer unaniem

zouden besluiten ± in theoretische zin ± dat er geen sprake kan zijn van uitbreiding van het nachtvluchtenregime, kan overmorgen of over twee jaar de Kamer, als er dan een verzoek aan de orde is en het kabinet met een voorstel komt, alsnog een besluit nemen. Het verzoek dat u doet, is theorie. Wij hebben nu de mening over het staatsverdrag die ik daarnet heb gegeven, en over het nachtvluchtenregime zoals opgenomen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Wat de heer Koopmans hier zegt, is flauwekul, want er kunnen altijd zaken worden veranderd in deze Kamer. Wij kunnen vandaag een motie aannemen en over drie maanden een andere motie. Dat is nu eenmaal de waan van de dag. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Duyvendak waar het CDA staat, en of die fractie ook als dat verzoek komt daarop nee zal zeggen, zoals zij er nu over denkt. U kunt nu toch wel zeggen dat u vindt dat het nachtvluchtenregime niet verder mag worden uitgebreid?

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie is nu van mening dat het nachtvluchtenregime zoals opgenomen in het staatsverdrag afdoende is.

Mevrouw **Gerken** (SP): En dus dat u niet voor een uitbreiding van het nachtvluchtenregime bent.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben nu geen voorstander van uitbreiding van het nachtvluchtregime.

Mevrouw **Gerken** (SP): Als wij met een motie komen, kan ik dus verwachten dat de fractie van het CDA die steunt?

De heer **Koopmans** (CDA): De fractie van het CDA zal niet een motie steunen die betrekking heeft op de toekomst, omdat zij van mening is dat daarmee een soort theoretische werkelijkheid wordt gecreëerd waarmee het op geen enkele wijze mogelijk is burgers gerust te stellen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mag ik dan concluderen dat de heer Koopmans van mening is dat uitbreiding van het nachtvluchtregime nu niet tot de mogelijkheden mag behoren, maar dat dit morgen misschien wel mogelijk moet zijn omdat wij nu

eenmaal niet in de toekomst kunnen kijken?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, er is geen sprake van dat dit morgen tot de mogelijkheden moet behoren. Als mevrouw Gerken dat meent, heeft zij het verdrag niet goed gelezen. Daarin staat namelijk dat het mogelijk is om over twee jaar een evaluatie te houden op grond waarvan er verzoeken kunnen komen. Indien dat het geval is, zal de fractie van het CDA daarop reageren.

De kwestie van het rampenbestrijdingsplan voor de omgeving van de luchthaven is een buitengewoon rommelige aangelegenheid geweest. De burgemeester, de commissaris van de Koningin en anderen hebben daarover in het openbaar opmerkingen gemaakt. Vanmorgen heb ik nog met de burgemeester gebeld en is mij gebleken dat het internationale gedeelte van het rampenbestrijdingsplan nog steeds niet op orde is. De CDA-fractie meent dat er sprake is van een bijzonder zorgelijke situatie. Burgers van de gemeente Nieuw Bergen en mensen over de grens hebben er recht op dat die internationale afstemming is geregeld.

Graag vernemen wij van de staatssecretaris wat het aantal dagen is dat deze regering nodig zal hebben om ervoor te zorgen dat betrokkenen aan beide zijden van de grens de zaken met elkaar afstemmen. Indien nodig, zal ik dat op het niveau van de staatssecretaris of op ministerieel niveau met de Duitse overheid opnemen.

Bij bezwaarmakers is natuurlijk sprake van een grote frustratie. De heer Verdaas sprak daar al kort over. Vanuit Nederland zijn er namelijk veel bezwaren ingediend tegen de plannen die in Düsseldorf aan de orde waren. Over het feit dat daarvoor wordt betaald, heeft de heer Verdaas reeds opmerkingen gemaakt, maar ik ben van mening dat het veel kwalijker is dat er niet eens sprake is van een afdoend antwoord door de Duitse beslissers. Ik ben van mening dat de staatssecretaris ook dat punt namens dit parlement aan de Duitse betrokkenen dient door te geven. Wij menen namelijk dat het bijzonder belangrijk is dat burgers aan beide zijden van de grens serieus worden genomen en dat zij een reactie op de ingediende bezwaren krijgen die afdoende is. Er is immers steeds

## Koopmans

meer sprake van een Europese samenleving.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mijnheer de voorzitter. Dit debat is een vervolg op dat in 2003 waarover indertijd veel ophef ontstond. Plotseling lag er een verdrag voor en het leek erop dat dit op een snelle manier door de Kamer werd geast. Mijn fractie is van mening dat dit echt heeft geleid tot beschadiging van het vertrouwen van de inwoners van de gemeente Nieuw Bergen. Ik verwijs naar enkele uitspraken die de fractie van het CDA voor mij deed waaruit bleek dat het houden van een slag om de arm, waarvoor de heer Koopmans pleitte, dat vertrouwen niet in behoorlijke mate herstelt. Mij lijkt het dat een goede stellingname van belang is voor die mensen die straks in de buurt van die luchthaven wonen.

De fractie van de SP hecht eraan duidelijk op te merken dat zij niet blij is met de komst van die regionale luchthaven, direct over de grens. Natuurlijk spelen aspecten als milieuvervuiling en economie daarbij een rol, maar wij maken ons vooral zorgen over de geluidsoverlast. Het lijkt erop dat Duitsland kiest voor de lusten en dat wij vervolgens de lasten kunnen dragen. Graag verneem ik van de staatssecretaris wat de Nederlandse lusten dan zijn. Zijn er indicaties van het aantal Nederlanders dat gebruik zal maken van deze luchthaven en van het effect van de komst daarvan op de overlast in de regio Schiphol? Zal die overlast afnemen? En welke economische gevolgen zal dit hebben voor Nederland? Misschien kan de staatssecretaris dit alles in een wat breder perspectief plaatsen, zodat wij daarvan een duidelijker beeld krijgen.

Ik merkte al op dat wij in april 2003 in de Kamer ook spraken over het vliegveld Niederrhein. Inmiddels zijn wij bijna twee jaar verder en de zorgen over de geluidsoverlast die ik toen al uitte, zijn alleen maar toegenomen. Mijn zorgen zijn omgezet in daden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga in op de werkgelegenheidseffecten. De Kamers van Koophandel in de regio zijn groot voorstander van de komst van dat vliegveld. Zij spreken ook over die positieve effecten op het terrein van de werkgelegenheid. Is

dat voor de fractie van de SP een afwegingspunt?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Bedoelt de heer Koopmans te zeggen dat wij dan moeten afwegen of het toestaan van nachtvluchten aan de orde is? Wat zouden wij moeten afwegen? Die luchthaven is een voldoende feit. Dat kan dus niet een positief afwegingspunt zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de Kamer tegen dit wetsvoorstel stemt, is de luchthaven overmorgen gesloten.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat is waar. Ik wil in ieder geval de balans opmaken van dit verhaal. Dat is ook wat ik de staatssecretaris vraag. De Kamers van Koophandel zijn natuurlijk zeer positief, maar er zijn ook lasten aan het verhaal verbonden, zoals de geluidsoverlast, die ik het meest heikele punt vind. De nachtrust is voor mijn fractie een belangrijk punt. Dat is een van de redenen waarom ik vraag hoe dit zich verhoudt tot een eventuele afname van de overlast in de regio Schiphol. Of krijgen wij in Nederland alleen maar meer overlast van luchthavens?

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe weegt u dat? In Limburg is een fors debat gaande over de werkgelegenheidssituatie. Uw collega De Wit heeft begrijpelijkerwijs vaak en terecht zijn zorgen geuit over allerlei werkgelegenheidseffecten. Ik vind niet dat je aan de ene kant die zorgen kunt hebben, terwijl je aan de andere kant de positieve werkgelegenheidseffecten van dit soort projecten niet meeweegt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat vind ik onzin. Ik stel deze vragen bewust aan de staatssecretaris. Ik doe dat niet omdat ik hier gekke Loetje aan het spelen ben. Ik wil direct van de staatssecretaris weten wat het effect is voor de constante overlast in de regio Schiphol, welke economische gevolgen dit voorstel heeft voor Nederland en hoeveel Nederlanders gebruik gaan maken van deze luchthaven. Dat zijn reële vragen. Mag ik het antwoord van de staatssecretaris afwachten voordat u voor mij gaat beslissen welke balans ik opmaak?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vroeg aan u of u royaal zou willen meewerken. Ik kreeg daarop geen antwoord en daarom redeneerde ik verder.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De heer Koopmans moet beter luisteren. Ik gaf daar wel antwoord op.

Wij zijn na april 2003 bijna twee jaar verder en de zorgen rondom geluidsoverlast, die ik toen in het debat uitte, zijn alleen maar toegenomen en ook omgezet in daden. De mensen in de omgeving van de luchthaven mogen slechts slapen van 23.00 uur tot 6.00 uur. Dat is een korte nachtrust. Voor de gezondheid en het plezier van de mensen stel ik dan ook voor om de nachtrust centraal te stellen, zeker in de omgeving van een vakantie-luchthaven. Laten wij de nacht dus wat oprekken en minimaal van 22.00 uur tot 7.00 uur laten duren. Is de staatssecretaris bereid deze mensen deze vreugde te bezorgen? De nacht zal dan nog steeds aanzienlijk korter zijn dan bij de voormalige militaire luchthaven.

De staatssecretaris merkt op dat specifieke economische effecten bij deze besluitvorming niet aan de orde zijn geweest. Ik ben blij dat de staatssecretaris eindelijk haar economische bril eens durft af te zetten, maar het is mij niet duidelijk welke bril zij daarvoor in de plaats heeft opgezet. Tot nu toe was dat niet de bril van de Nederlandse bewoners. Zonder economische bril maakt dat toch geen blinde van haar, mag ik hopen? Daar lijkt het bijna op. Vanuit welke visie heeft de staatssecretaris gehandeld?

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Een hartelijk welkom terug in de Kamer voor de staatssecretaris. Haar afwezigheid hier leek ons lang te duren. Wij zijn blij dat zij er weer is.

Ik heb een vraag vooraf aan de staatssecretaris, die te maken heeft met het vliegveld zelf. In de afgelopen maanden is er een discussie geweest over de financiering van Exel, de vliegmaatschappij van Erik de Vlieger. Daaruit bleek dat de staatssecretaris een en ander had gehoord over het al dan niet rechtmatig zijn van deze financiering. Wat weet de staatssecretaris van de financiering? Welke geluiden hebben

## Duyvendak

haar bereikt over dit vliegveld? Daarover zijn de afgelopen tijd nogal wat verhalen verschenen in de media. Endstra, de vermoorde vastgoedmakelaar, zou er een belangrijke rol in hebben gespeeld. Holleeder wordt genoemd. Anderen worden genoemd. Weet de staatssecretaris daar iets van? Heeft zij de Duitsers daarvoor gewaarschuwd?

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik heb hierover al schriftelijke vragen gesteld en ik heb de indruk dat dit eigenlijk helemaal niets met het onderwerp van dit debat te maken heeft. Wat mij betreft praten wij vandaag over het verdrag en niet over de financiering van een luchthaven in Duitsland.

De **voorzitter**: Op zichzelf is uw opmerking juist.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar kun je over twisten, want wij praten erover of wij dat vliegveld daar wel willen en hoe het daar gekomen is. Ik wil er wel informatie over, of het vliegveld kans van slagen heeft en of het met wit of met zwart geld gefinancierd is. Er zijn recente geruchten over, dus het is goed als de staatssecretaris die kan weerspreken, maar het lijkt mij dat dergelijke vragen wel een onderdeel van dit debat kunnen vormen.

Twee jaar geleden heeft mijn fractie al aangegeven dat zij een tegenstander van ratificatie van dit verdrag is. Wij zijn ertegen dat er op deze plek een luchthaven funktioneert en dat de luchtvaart zich over Nederland en Duitsland verspreidt. Dat is immers de tendens van de afgelopen tien jaar; daarvoor was er sprake van een lichte concentratie van het vliegverkeer op Schiphol, overeenkomstig de Nederlandse filosofie. Maar nu merk je een ontwikkeling om het vliegverkeer over heel veel plekken in Nederland te verspreiden, en ook vlak over de grens in Duitsland. Dit leidt onvermijdelijk tot een forse verspreiding van de hinder van het vliegverkeer. Wij zijn daar tegen. Er is een goed vliegveld in Düsseldorf; laten de inwoners van deze regio daarvan gebruik maken.

De heer **De Krom** (VVD): Zegt u nu dat uw fractie tegen die verspreiding van het vliegverkeer is en dat zij liever alles op Schiphol gecon-

treerd zou zien, met als gevolg dat Schiphol dan zou gaan groeien?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit lijkt een heel bijdehante vraag, mijn complimenten. U hebt er gelijk in dat wij concentratie van het vliegverkeer willen, want één extra vlucht op Schiphol geeft minder hinder dan één vlucht ergens in Limburg. Ik zeg er wel meteen bij dat wij vinden dat er ook aan Schiphol grenzen gesteld moeten worden. Op een gegeven moment zal het vliegverkeer niet verder kunnen groeien, als de gebruiksruimte gevuld is. Maar als je grenzen stelt, kun je beter concentreren dan uitsmeren.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is toch een onduidelijk verhaal, want Schiphol mag van uw fractie ook niet groeien. U wilt ook geen regionale vliegvelden, dus zeg dan gewoon dat u wilt dat er minder gevlogen wordt. Het verhaal van concentratie in plaats van spreiding klopt niet, dat kunt u niet volhouden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zeggen dat Schiphol de grenzen van de toelaatbare milieuhinder bereikt heeft. Dit betekent dat Schiphol zoveel kan groeien als de vliegtuigen stiller, veiliger en schoner worden. Als de techniek verbetert, is er groei mogelijk. Gebeurt dit niet, dan stuit je op de grenzen en zul je bijvoorbeeld over korte afstanden veel meer van snelle treinen gebruik moeten maken. Nu wordt er nog heel veel naar Parijs en naar Londen gevlogen, dat zal verminderd moeten worden om capaciteit vrij te maken om over langere afstanden te kunnen vliegen. Dat is het consistente verhaal van GroenLinks.

Ik kom toe aan onze bezwaren tegen het verdrag. Net als vorige sprekers zien wij de geluidsoverlast als het belangrijkste probleem. Nu wordt er gezegd dat de overlast binnen de geluidscontour blijft en dat de hinder zelfs geringer is dan bij het voormalige militaire gebruik van het vliegveld. Daar is wel iets op af te dingen. Het militaire vliegverkeer vond grosso modo gedurende werktijden plaats, tussen negen en vijf door de week. Nu wordt er gevlogen tussen zes uur 's ochtends en elf uur 's avonds, ook in het weekend. Dit zie je niet in de geluidscontour of in de statistieken, maar het betekent wel dat mensen

met vliegtuiglawaai geconfronteerd worden op momenten waarop zij er meer last van hebben dan onder kantooruren, namelijk als zij thuis zijn of in de tuin zitten. Bovendien werd de geluidscontour met het militaire gebruik zeker in de afgelopen jaren lang niet gevolgd. Ik denk dan ook dat de mensen gelijk hebben als zij zeggen dat zij veel meer hinder, veel meer overlast ondervinden dan in de periode waarin de luchthaven militair gebruikt werd.

Het tweede bezwaar is dat je hierbij zoals wel vaker bij projecten dicht bij de grens te maken hebt met "zij de lusten, wij de lasten": de eventuele voordelen vallen aan Duitsland toe, de nadelen zijn voor Nederland. De staatssecretaris komt eigenlijk niet verder dan dat de regering het verdrag met het oog op goed nabuurschap heeft ondertekend. Dat vinden wij een dunne redenering over een vliegveld.

Het derde bezwaar ligt op het terrein van de natuurbeschermingswetten, met name de Vogel- en Habitatrichtlijn. De Raad van State wijst er ook op. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris. Wij zijn er stellig van overtuigd dat voor deze vergunning voor het in gebruik nemen van het vliegveld een zogenaamde "passende beoordeling" had moeten worden gemaakt in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Wij hebben er veel uitspraken over gehad. Dit is typisch een nieuw project waarvoor je zo'n beoordeling moet maken om te zien of je binnen de natuurbeschermingsgrenzen blijft. Die beoordeling is niet gemaakt; er lopen bezwarenprocedures over. Ik heb begrepen dat dit leidt tot een uitspraak van Duitse bestuursrechters. Dat is op zichzelf interessant, ook voor al die fracties die zich afvragen of de Raad van State in Nederland veel strenger is dan die in Duitsland. Het Duitse recht in dezen kennende, verwacht ik dat de Duitse rechters tot eenzelfde oordeel zullen komen als de Nederlandse, want ook zij zitten vast aan de jurisprudentie van het Europese Hof. Ik verwacht dan ook dat zij zullen komen tot vernietiging van de milieuvergunning op basis waarvan de luchthaven vliegt.

Het vierde bezwaar tegen het verdrag betreft de nachtvluchten. Er ligt hier nog altijd een Kameruitspraak, de motie-Stellingwerf over nachtsluiting op regionale vliegveld-

## Duyvendak

den van 23.00 uur tot 7.00 uur. Het verdrag is regelrecht in strijd met de strekking van deze motie. Mijn fractie pleit met klem opnieuw voor een liever nog langere sluiting, maar op zijn minst van elf tot zeven.

Dan is er het debat dat de verdrag de mogelijkheid opent om de nacht nog verder te verkorten naar vijf uur 's ochtends, zodat dan al kan worden gevolgen. De heer Koopmans zegt in het interruptiedebatje met mij dat het een theoretisch debat is waarin hij nog geen positie inneemt. Ik begrijp echter dat de Duitsers twee jaar na inwerkingtreding van het verdrag dat verzoek kunnen doen. Dat is op 1 mei 2005, over tweeënhalve maand. Het is dus geen theoretische discussie of dat zal gebeuren. Ik vind dat volksvertegenwoordigers nu duidelijk moeten maken wat hun positie is, als de Duitsers dat verzoek doen. Het is niet onwaarschijnlijk dat zo'n verzoek komt. Al die vliegtuig-maatschappijen draaien moeilijk en de luchthavens hebben het financieel moeilijk. Als je vaker op een dag heen en weer kunt vliegen naar Zuid-Europa met je chartervliegtuig, is dat net wat rendabeler. Met een uurtje meer om te vliegen kun je de luchthaven rendabel exploiteren. Wij moeten er rekening mee houden dat zo'n verzoek komt. De Kamer moet dan ook ondubbelzinnig uitspreken dat de regering dat verzoek bij voorbaat moet afwijzen. Ik vind de positie van het CDA en ook van de PvdA in dezen uitermate dubbelzinnig. Ik roep u met klem op om de inwoners van Bergen hierover volstreekte duidelijkheid te geven. De duidelijkheid die u vraagt van de staatssecretaris of de Kamer er nog over mag spreken, heeft zij al in eerdere debatten gegeven. Dat is wat mij betreft een loze toezegging, want die ligt er al. Het is niks nieuws.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wat vindt u dubbelzinnig aan mijn opstelling?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de staatssecretaris nu niet toezegt dat zij de mogelijkheid van meer vliegen in de nacht klip en klaar afwijst, zal ik straks een motie moeten indienen. Toen ik u interrupteerde, leek u zo'n motie niet te steunen. U regelde liever dat de Kamer er nog over kon spreken. Laten wij nu meteen uitspreken dat er gewoon geen sprake van kan zijn.

De heer **Verdaas** (PvdA): Volgens mij

is dat niet dubbelzinnig, maar een heldere opstelling. Ik wacht die motie graag af.

De heer **Koopmans** (CDA): Vormen de werkgelegenheidseffecten van dit vliegveld in Limburg en in het aangrenzende Duitsland een punt van afweging voor de fractie van de heer Duyvendak?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De werkgelegenheidspunten die de Kamers van Koophandel beschrijven en die ik heb gelezen en gehoord tijdens de hoorzitting, zijn louter speculatief. De effecten lijken zeer gering, maar mocht het zover komen, dan moet je de effecten in evenwicht brengen met de bewoners en de overlast van het vliegverkeer. Als wij het niet eens kunnen worden over sluiting en verscheuren van het verdrag, waarvan ik vrees dat dit het geval is, laten wij dan proberen zo ver te komen dat wij de bewoners voldoende nachtrust kunnen beloven. Wij moeten ze een nachtrust beloven tussen bijvoorbeeld 23.00 uur en 06.00 uur of tussen 23.00 uur en 07.00 uur, zodat wij het evenwicht kunnen garanderen. En dus niet tot 05.00 uur. Ik vind dat je de bewoners in de regio die prijs niet mag laten betalen. Ik hoop dat de heer Koopmans dat ook vindt.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Duyvendak is volgens mij nu een beetje onduidelijk. Zijn eerste zin is dat hij het hele verdrag niet wil. Daarmee is overmorgen het vliegveld gesloten en daarmee zet de heer Duyvendak een grote streep door de huidige werkgelegenheid en de toekomstige werkgelegenheids-mogelijkheden. Zegt hij nu niet in een paar zinnen dat de GroenLinks-fractie helemaal niet in de werkgelegenheid in dat gebied geïnteresseerd is?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat wij niet geïnteresseerd zouden zijn in werkgelegenheid, is een groot misverstand. GroenLinks is kampioen banenplanners. Zij scoort bij het indienen van tegenbegrotingen altijd het beste op het punt van het scheppen van werkgelegenheid. De vraag is alleen welke werkgelegenheid je schept. Die scheppen wij dus niet op nieuwe vliegvelden, maar bijvoorbeeld wel in kleinere bedrijven, biologische landbouw en noem maar op.

De heer **Koopmans** (CDA): Volgens mij is GroenLinks kampioen in Habitatrichtlijn aanhalen en niet in het creëren van banen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoop dat wij allemaal de Habitatrichtlijn willen handhaven, want ook de heer Koopmans is gehouden de wet uit te voeren.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik wil graag een vraag aan de heer Koopmans stellen. Hij houdt een vurig pleidooi voor het behoud van de werkgelegenheid in Limburg. Hoe rijmt hij dat met het beleid van zijn eigen CDA-staatssecretaris dat de steun aan regionale gebieden in dit land gewoon weghaalt en geeft aan gebieden waar de economie al sterk is? Zou het niet beter zijn als wij samen met het CDA daartegen ten strijde trekken?

De **voorzitter**: Ik heb u het stellen van deze vraag toegestaan, maar die gaat niet over het onderwerp van het debat. De heer Koopmans krijgt van mij nog even de gelegenheid deze te beantwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is een mooie vraag. Wij zijn het buitengewoon eens met de staatssecretaris van Economische Zaken die ermee ingestemd heeft van deze regio een top-technologische regio te maken. Wij zijn het ook eens met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit die dezelfde regio tot greenport heeft gebombardeerd en zo kan ik nog wel even doorgaan. Hulp van de SP en GroenLinks zou op dat punt welkom zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal met enkele korte punten afronden. Ik was bezig met het noemen van mijn bezwaren. Ik moet toegeven dat dat er nogal veel zijn.

Ik heb over de nachtvluchten gesproken en ga nu verder met de handhaving, waar andere collega's ook naar hebben gevraagd. Is de handhaving hard genoeg geregeld? Mijn fractie vindt, zoals in de stukken te lezen is, dat dat niet het geval is. Het is te veel een elastische flexibele handhaving, er zitten te weinig harde en onmiddellijke sancties tegen de Duitsers in.

Ons laatste bezwaar tegen het verdrag dat ik hier wil noemen, is dat

## Duyvendak

de externe veiligheid, de bescherming van de bewoners in Nieuw Bergen niet goed geregeld is. Het feit dat er een keer onverhoopt een vliegtuig naar beneden mocht komen, is überhaupt geen element in het verdrag. Daar wil ik graag een reactie van de staatssecretaris op.

Verder vindt mijn fractie dat het van de gekke is dat wie in Nederland woont en in Duitsland gaat procederen, een bedrag van € 75 of meer moet betalen om zijn recht te halen. Ik doe dan ook een klemmend beroep op de staatssecretaris om daaraan iets te doen.

Twee jaar geleden hebben wij al aangegeven dat de gang van zaken rond de rampenplannen niet goed geregeld was. Ik heb nog steeds het gevoel dat het houtje-touwtje is met de rampenplannen. Verschillende zijn een beetje aan elkaar geknoopt en dan moet je maar hopen dat het goed gaat. Bij Schiphol is het al onderwerp van debat, waarbij de burgemeester van Amsterdam en de burgemeester van de Haarlemmermeer elkaar bevoegdheden betwisten, maar in het klein lijkt het zich hierbij ook voor te doen. Zeker waar de externe veiligheid rondom dit vliegveld in het geding is, kunnen wij ons dat niet veroorloven.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Speciaal namens mijn fractie heet ik de staatssecretaris van harte welkom terug.

De fractie van de VVD staat positief tegenover het voorliggende staatsverdrag. Daar hebben wij een aantal redenen voor. In de eerste plaats heeft Nederland naar onze mening voldoende invloed om naleving van het verdrag en datgene wat in dat verband is afgesproken, af te dwingen. In de tweede plaats wordt het vliegveld op dezelfde wijze behandeld als binnenlandse regionale luchthavens zoals Maastricht Aachen Airport. In de derde plaats ligt de vastgelegde maximale geluidszone ruim binnen de zone zoals die gold tijdens het militaire gebruik van Niederrhein. Ik voeg eraan toe dat wij het op prijs stellen dat is afgesproken dat, als zich daarin wijzigingen voordoen, een MER-procedure zal worden doorlopen met alle inspraakmogelijkheden van dien. In de vierde plaats geeft het bedrijfsleven in de regio aan, veel potentie te zien in de

luchthaven Niederrhein. Dit blijkt uit onder meer een onderzoek van de Kamers van Koophandel van Limburg-Noord en Centraal Gelderland. Uit een enquête onder 600 bedrijven blijkt dat 40% van die bedrijven al gebruik heeft gemaakt van de luchthaven, 74% positieve effecten voor de regio verwacht en 82% de luchthaven als een versterking van de regionale economie beschouwt.

Voorzitter. Mijn fractie heeft nog twee vragen. Als het wettelijk kader voor regionale vliegvelden in Nederland, waaraan de staatssecretaris werkt, veranderingen ten gevolge heeft voor de huidige regimes van onze binnenlandse nationale vliegvelden, dan zou je denken dat dit ook zou moeten gelden voor Niederrhein. Hoe ziet de staatssecretaris dit? Ik zie graag een toelichting op dit punt tegemoet.

Voorzitter. Ik zou het verder op prijs stellen als de staatssecretaris nog eens even uit de doeken doet hoe het zit met de werkgelegenheidsaspecten. Het is helder dat dit in Duitsland werkgelegenheid oplevert. Ik hoor overigens verschillende aantallen, variërend van 350 tot 2000. Ik neem aan dat er ook Nederlanders op dat vliegveld zullen gaan werken en dat er ook in de toeleverende industrie banen aan Nederlandse zijde worden geschapen. Ik ben benieuwd hoeveel dit er zijn.

Voorzitter. Wij zijn tevreden met het verdrag zoals het nu voorligt. Mijn fractie is hier een voorstander van.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een tegenvraag aan de heer De Krom. Als je tevreden bent, vind je het waarschijnlijk niet erg dat er pas een jaar na inwerkingtreding over het verdrag wordt gepraat. Steunt de heer De Krom het idee om, als we over de nachtvoorziening gaan praten, daarover op voorhand in de Kamer te praten?

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan een zeer uitgebreid antwoord geven, mijnheer Verdaas, maar mijn positie is precies dezelfde als die van de heer Koopmans. Het is niet aan de orde. Wij spreken hier over het verdrag dat nu voorligt. Wij vinden het regime dat daarin is afgesproken, een goed regime. Ik heb de reden zojuist al genoemd, namelijk dat het regime voor Maastricht Aachen Airport precies hetzelfde is. Dat is

ons standpunt. Ik ga niet vooruitlopen op hypothetische situaties in de toekomst.

De heer **Verdaas** (PvdA): Het is wel aan de orde, want ik stel u deze vraag. Mijn vraag is echter van procedurele aard. Als we een gesprek gaan voeren over het nachtregime en aan de onderhandelingsstafel afspraken met de Duitsers gaan maken, wilt u dan meehelpen dat we op voorhand als Kamer onze inzet bepalen en niet alleen achteraf het resultaat kunnen goedkeuren of afschieten?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het lijkt me volstrekt helder. Als het nachtvluchtenregime wordt gewijzigd, moet het verdrag zelf worden gewijzigd en is de Kamer daarbij dus betrokken. Dat is in het kort mijn antwoord.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Voordat ik begin aan de beantwoording over Niederrhein wil ik iedereen hartelijk danken voor alle vriendelijke welkomstwoorden. Niet de gehele Kamer is aanwezig, maar ik heb ook gedurende mijn afwezigheid heel veel kaarten, brieven, cadeautjes en goede wensen gekregen voor de geboorte van mijn dochter. Ik heb dat zeer op prijs gesteld. Ik hoop dat dit in het verslag komt te staan, zodat ook anderen dat kunnen zien.

De **voorzitter**: Absoluut. Uw dochter kan het dan in de toekomst nog eens nalezen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik kom nu bij het verdrag waarover het vandaag geruime tijd na de inwerkingtreding gaat. Het verdrag heeft tot doel om een stuk van het luchtruim over te dragen aan de Duitse luchtverkeersleiding. Wij gaan niet over het instellen van een luchthaven daar, maar wij gaan wel over het gedeelte van het luchtruim dat wordt gebruikt boven Nederlandse grond. Dit verdrag regelt dat het luchtruimbeheer wordt overgedragen aan de Duitse luchtverkeersleiding.

Mevrouw Gerkens heeft gevraagd welke visie aan dit verdrag ten grondslag ligt. Zij merkte op dat ik

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

anders altijd een economische insteek heb, maar dat ik nu heb aangegeven geen economisch onderzoek te zullen doen. Dat heeft alles te maken met het feit dat de luchthaven niet bij ons wordt gerealiseerd en wij alleen toestemming geven voor het gebruik van ons luchtruim. Wij doen dat uit goed nabuurschap, maar wij stellen daarbij de eis dat de overlast die wordt veroorzaakt, binnen de geluidzone moet blijven die behoort bij het militaire gebruik. Dat is het gebruik dat er al was. Verder hebben wij gesteld dat nachtvluchten in het Nederlandse luchtruim niet zijn toegestaan. Het is best mogelijk om een economische onderzoek uit te voeren om te bezien of er naast lasten ook lusten zijn, maar ik vraag mij af wat dit economische onderzoek oplevert. Ik ben overtuigd van een economische opbrengst; daar ga ik zo nog op in. Stel dat wij voor dat stukje een onderzoek uitvoeren. Als daaruit blijkt dat het ons niet zoveel lusten oplevert, maar wel lasten die hetzelfde zijn als die in het verleden, staan wij de Duitsers dan niet toe om over ons grondgebied te vliegen? Die keuze zouden wij helemaal niet maken. Ik vind het daarom niet nodig dat de Nederlandse staat een onderzoek doet naar de werkgelegenheidseffecten. Ik zal zo ingaan op de kennis die wij daarover hebben. Een expliciet onderzoek zou weinig veranderen aan de reden om al dan niet akkoord te gaan met het verdrag. Nogmaals, ons uitgangspunt is dat het niet tot meer overlast mag leiden. Het moet binnen de geluidzone blijven die er al was en nachtvluchten zijn niet toegestaan.

Dan ga ik nu in op de gevolgen van het verdrag. Daar gaat het uiteindelijk om. De gevolgen zijn overlast aan de ene kant en werkgelegenheid of economische effecten aan de andere kant.

Ik ga eerst in op de overlast. Wij hebben steeds aangegeven dat een en ander aan het verleden gerelateerd moet zijn. In 1995 is besloten dat de luchthaven van een militaire luchthaven zou overgaan naar een civiele luchthaven. In de tussentijd is het gebruik van de luchthaven afgenomen. Daardoor zal nu een toename te zien zijn. Het besluit is echter genomen dat het een luchthaven blijft voor civiel gebruik. Ook zou gekozen worden voor een geluidzone vergelijkbaar met of

geringer dan in de periode dat de luchthaven militair werd gebruikt.

De fractie van GroenLinks wijst op het verschil in vergelijkingsmateriaal. Indertijd vlogen de militairen tussen negen en vijf. Die periode is niet altijd volgevlogen. Zoals mevrouw Peijs in haar beantwoording al heeft aangegeven, is er ook gevlogen buiten de tijdspanne van negen tot vijf, in de weekenden en zelfs in de nacht. Er is ook een periode geweest waarin meer werd gevlogen. Dat is in de tijd echter steeds verschillend geweest. Als uitgangspunt is niet de drukste periode genomen, maar het jaar 1996. Dat is het jaar direct na de keuze in 1995 om over te gaan van een militair naar een civiel vliegveld. Ook nu wordt de beschikbare periode niet altijd volgevlogen, maar daar moeten wij niet over praten. Je moet immers altijd kijken naar hetgeen uiteindelijk mogelijk is en dat valt nog steeds binnen de geluidzone die er al was voor het militaire gebruik. Het gebruik is dus wel uitgestreken over meer uren, maar in totaliteit wordt er minder lawaai gemaakt dan in de vorige periode.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij dat de staatssecretaris erkent dat er over meer uren wordt gevlogen. Deelt zij mijn analyse dat mensen meer overlast kunnen ervaren omdat het vliegen vroeger begint en langer duurt, ook als er netto evenveel wordt gevlogen? Dat laatste kun je overigens nog betwisten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is mogelijk. Er is een verschil tussen geluidzones, de feitelijk te meten overlast en de overlast die wordt ervaren. Militaire vliegtuigen hebben echter altijd een veel harder lawaai gemaakt. Het is dus mogelijk dat dit sterker overkomt. Het ervaren van overlast is heel subjectief. Het is zeker mogelijk dat mensen daar op late tijdstippen meer last van hebben dan op andere tijdstippen. Wij kiezen voor een objectieve methode en kijken naar de totale hoeveelheid geluid. Het geluid moet binnen die geluidsnorm blijven. Het is zelfs iets minder geworden. Het is dus heel moeilijk om te bepalen wat erger is: straaljagers die met een gigantische geluidsknal boven je hoofd tussen negen en vijf de tijd volvliegen of passagiersvliegtuigen die tussen zes

en elf vliegen. De heer Duyvendak noch ik kan dat zeggen. Dat is een subjectief gevoel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Uit geluiden van het merendeel van de bewoners van Nieuw Bergen blijkt naar mijn indruk dat zij het ervaren als veel meer hinder. Ik denk niet dat de staatssecretaris kan zeggen dat de systematiek van de geluidszone objectief is. Ik denk dat dit een heel gebrekkige manier is om de hinder van de mensen weer te geven en om ze op een adequate manier te beschermen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is wel een objectieve methode, omdat je kunt zien welke geluidsmogelijkheden er waren binnen de oude zone en welke er zijn binnen de nieuwe zone. Het ervaren zal altijd subjectief blijven. De heer Duyvendak zegt dat de bewoners veel meer overlast ervaren. Ik heb vandaag even de klachtenlijsten opgevraagd en daarin zie je dat er een sterke afname is van de hoeveelheid klachten. In het vierde seizoen waren de klachten het meest beperkt. Dat kan verschillende redenen hebben. Het kan zijn dat men went aan het geluid of dat er minder gevlogen werd door V-Bird, maar daaraan kan men wel zien dat de klachten in de regio afnemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is toch even te makkelijk. V-Bird is aan het begin van het vierde kwartaal failliet gegaan, zodat er een relatie is met minder vluchten en minder hinder in de regio. Dat zal de staatssecretaris toch moeten erkennen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik noemde dat als een van de redenen, maar soms is het ook gewinning. De overlast blijft een wettelijke discussie. Wij hebben geprobeerd om een objectieve maatstaf te nemen voor de overlast die in het verleden werd veroorzaakt. Die geluidsgrens is als uitgangspunt genomen voor de toekomst. Het is om economische redenen noodzakelijk om verschillende vluchten op elkaar af te stemmen. Het beperken tot de uren tussen 10.00 en 7.00 uur, zoals voorgesteld door mevrouw Gerkens, tussen 23.00 en 7.00 uur, zoals voorgesteld door de heer Duyvendak, of tussen 21.00 en 5.00



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

uur, als je helemaal terug zou grijpen naar het oude regime, is geen oplossing, omdat dit soort passagiersvluchten deel uitmaken van een netwerk waarvoor andere uren gelden.

Ik heb begrepen dat er in mijn afwezigheid een discussie is geweest met de minister over het vliegveld Maastricht, waarbij hetzelfde aan de orde is geweest. Daar is om deze reden uiteindelijk gekozen voor sluitingstijden tussen 23.00 en 6.00 uur, dus openingstijden tussen 6.00 en 23.00 uur. Dat is ook door de Kamer aangenomen.

Bij dit vliegveld is Maastricht als uitgangspunt genomen, zoals ik heb gezegd toen wij dit verdrag voor de eerste keer behandelden. Deze uren passen binnen de exploitatie van dit soort vliegvelden. Vliegtuigen die daar landen, passen in een netwerk.

Ik hoorde de heer Duyvendak zeggen dat dit in strijd is met een motie die eerder is aangenomen, waarbij werd gezegd dat zich daar alleen tussen 7.00 en 23.00 uur vliegtuigen mogen bevinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is de beroemde motie-Stellingwerf. Deze spreekt uit dat voor regionale vliegvelden tussen 23.00 en 7.00 uur geldt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik meermalen gezegd dat voor wat betreft de rustperiode er zeven uur tussen 23.00 en 7.00 uur mogelijk zijn; of van 24.00 tot 7.00 uur of van 23.00 tot 6.00 uur. Dit is gewoon in lijn met die motie. Tot zover de overlast van de nachtvluchten.

Een ander punt is op welk moment wij het verdrag in de Tweede Kamer bespreken. De heer Verdaas noemde dit als eerste. De vorige keer hebben wij het verdrag vastgesteld voordat het geratificeerd was. Dat heeft geleid tot flinke discussies. De volgende keer wil ik er graag vooraf over spreken. Ik stel voor om het als volgt te doen. Zodra Duitsland een dergelijk verzoek doet, zal ik u daarover informeren. Ik verwacht dan wel dat u dit verzoek in de Kamer zult bespreken, want ik kan dit onderwerp niet agenderen. U zult dat zelf moeten doen. Als een dergelijk verzoek komt, zal ik u daarvan op de hoogte stellen. Vanaf 1 mei 2005 zou zo'n verzoek gedaan kunnen worden, want dan zijn die

twee jaren voorbij. Ik heb echter nog geen enkel signaal daarover gekregen. Of wij akkoord gaan met een dergelijk verzoek, hangt bovendien af van de motivatie en of het onzes inziens iets oplevert. De heren Verdaas en Duyvendak zeg ik gaarne toe, de Kamer van een eventueel verzoek als eerste op de hoogte te stellen, zodat daarover een debat georganiseerd kan worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb de collega's al gevraagd naar hun stellingname, maar wat is de stellingname van de regering, mocht zo'n verzoek gedaan worden? U zegt er geen behoefte aan te hebben, maar even later zegt u dat het afhangt van de motivatie. U sluit niet uit dat u akkoord gaat met bijvoorbeeld een nachtsluiting van 24.00 tot 5 uur.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Wij hebben op dit moment geen enkele behoefte aan uitbreiding. Als er een aanvraag komt, zullen wij bezien wat de reden daarvoor is en of het Rijk daar iets mee wil. Tot nu toe past uitbreiding niet in onze regionale opzet. Ik ga ervan uit dat het niet zover komt. Andere sprekers hebben al gezegd dat afgewacht moet worden wat de motivatie is. Bij voorbaat nee roepen is onzinnig. Mijn duidelijke signaal is dat er geen behoefte bestaat aan verruiming van de openingstijden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat u daaraan geen behoefte hebt, is tot daaraan toe. U zei eerder dat gekeken is naar de sluitingstijden van Maastricht Aachen Airport, vliegveld Beek. Waarom houdt u niet daaraan vast? Waarom maakt u de Duitsers niet duidelijk dat er op Niederrhein geen minuut langer gevlogen mag worden dan op vliegveld Beek?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hebben wij nu gezegd. Bovendien zal in de Kamer binnenkort de visie op de regionale en kleine luchthavens worden besproken. U zegt dan misschien wel tegen mij dat er in de toekomst alleen tussen 22.00 en 7.00 uur niet gevlogen mag worden. Misschien zegt een Kamer-meerderheid wel dat voortaan de hele nacht doorgevologen mag worden.

Mijn signaal is dat wij geen behoefte hebben aan verruiming van de tijden. De tijden van luchthaven Niederrhein sluiten aan op het huidige beleid. Zodra een verzoek om verruiming binnenkomt, moeten wij bekijken wat het vigerend beleid is en wat de argumentatie is. Niemand regeert over zijn graf heen. U weet wat mijn standpunt is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zei zelf dat over tweeënhalve maand zo'n verzoek kan binnenkomen. Na uw antwoord kunnen de bewoners van Nieuw Bergen niet gerust gaan slapen. Zij moeten zich zorgen maken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die mening deel ik niet. Ik ben heel erg duidelijk. Wij hebben nu geen behoefte aan verruiming. Zodra er een verzoek binnenkomt, zullen wij zien of het al dan niet past binnen het huidige beleid. Dat lijkt niet het geval te zijn.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als dat verzoek komt, worden wij geïnformeerd en kunnen wij het initiatief nemen voor een debat. Pas daarna zullen de onderhandelingen plaatsvinden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Inderdaad. Het is een non-discussie om bij voorbaat te zeggen dat je in de toekomst nooit en te nimmer iets wilt. De meeste woordvoerders zitten op dezelfde lijn. Wij leggen ons niet vast voor de rest van de periode en zeker niet voor een volgende regeerperiode.

Over het economisch gebruik kan ik kort zijn. Ik heb al uitgelegd waarom wij daarnaar geen onderzoek gedaan hebben of zullen doen. Diverse partijen zijn er positief over, maar andere zeggen dat je dat met een korreltje zout moet nemen, zoals de fractie van GroenLinks doet. De luchthaven is vooral bedoeld voor passagiersvervoer en in mindere mate voor goederenvervoer. Het is dus niet zo vreemd dat de aantrekkingskracht daarvoor niet zo groot is. Veel regio's, maar ook gemeenten waaronder Venlo zeggen economisch belang te hechten aan de luchthaven voor deze regio. Vanmorgen las ik in de krant dat 30% van de passagiers Nederlanders zijn. Dat is een fors aandeel voor een Duitse luchthaven.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Daarbij werden ook de tot nu toe behaalde omzetten aangegeven, maar ik kan geen informatie geven over de economische effecten. Die hebben wij niet onderzocht en dat willen wij om de genoemde redenen ook niet doen.

Het punt van bezwaar tegen betaling van de leges is belangrijk en is door bijna alle sprekers ingebracht. Het is vreemd dat in Duitsland een ander regime wordt gehanteerd en dat wij daaronder vallen. Daar hebben wij op twee manieren aan gewerkt. Allereerst is voor mijn verlof een brief gestuurd naar Duitsland met het verzoek of voor de Nederlanders een uitzondering gemaakt zou kunnen worden. Daarnaast heeft mevrouw Peijs, toen zij mij verving, mondeling contact gehad met Duitsland om te bezien of een uitzondering kan plaatsvinden. Het staat echter in de Duitse wet. Duitsland zegt dat het geen uitzondering kan maken voor mensen van buiten, maar het bedrag zal wel worden gefixeerd onder de € 100. Volgens mij is het ongeveer € 72 geworden, terwijl men een bijdrage kan vragen tot zelfs € 2500. Men heeft mensen ook de mogelijkheid geboden om hun bezwaarschrift in te trekken. Ik heb begrepen dat soms in één gezin ook de vijf kinderen als bezwaarmakers zijn aangevoerd. Dan kun je ervoor kiezen om het bezwaar zo zwaar te laten wegen dat je ook de bijbehorende kosten maakt of om één bezwaar per gezin in te dienen.

Ik neem het voorstel voor harmonisatie in Europees verband mee naar mijn collega van Justitie, maar ik teken daarbij aan dat die harmonisatie een gevaar kan opleveren. Het feit dat je nu € 40 tot € 2500 kunt betalen in Duitsland, zou er immers toe kunnen leiden dat het straks overal zo is, dus ook in Nederland. Ik vraag de Kamer dus om daar goed over na te denken. Ik neem dit mee naar mijn collega van Justitie om te bespreken of wij dit in Europees verband willen aanzwengelen. U hoort dus nog van het kabinet, maar ik moet zeggen dat ik daar zelf een wat unheimisch gevoel bij heb.

De heer **De Krom** (VVD): Ik sluit mij daarbij aan. Het lijkt mij niet uitgesloten dat je dan in je eigen voet schiet. Bovendien moet je dit voorstel heel goed bezien in het licht van het subsidiariteitsbeginsel. Ook vanuit dat oogpunt moet je heel

goed nadenken voordat je zoiets doet. Ik ben daar dus geen voorstander van.

De heer **Verdaas** (PvdA): De staatssecretaris geeft de risico's perfect weer. Die zag ik natuurlijk zelf ook, maar mijn suggestie is slechts om daar met haar collega's over na te denken. Misschien kan zij tot de afspraak komen dat juist in de specifieke gevallen van grensoverschrijdend klachtenverkeer wordt besloten om niet ingewikkeld te doen en om het meest toegankelijke regime voor beide grenzen te laten gelden. Dan houd je het algemeen en schiet niemand in zijn eigen voet. Dan is dit misschien zelfs op een redelijke termijn binnen Europa te organiseren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vroeg mij vanochtend zelf nog af of het mogelijk zou zijn om zo'n bepaling op te nemen in een volgend verdrag; je kunt het immers niet met terugwerkende kracht doen. Het zou interessant zijn om dat uit te zoeken. Zullen wij de harmonisatievraag nu dan maar helemaal laten vervallen, mijnheer Verdaas? Volgens mij vroeg ook de CDA-fractie daarom.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb niet gevraagd naar de harmonisatievraag, want ik deel de opvatting van de heer De Krom daarover. Ik vind het wel ergerlijk dat er in die procedure nooit een afdoende uitspraak is gekomen vanuit Düsseldorf. Dat heb ik altijd als een irritante factor in dit hele proces gezien: wel bezwaar maken en betalen, maar nooit een echt afdoende uitspraak. De regering zou dat punt nog eens goed met de Duitsers kunnen bespreken in het licht van goed nabuurschap en het goed met elkaar omgaan in procedures.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben zelf natuurlijk weer even in het dossier gedoken en ik heb in de beantwoording gezien wat Duitsland heeft aangegeven, maar dat is kennelijk niet in een directe beantwoording geweest. Ik zal dat nagaan en wij zullen er een opmerking over maken als er inderdaad geen reactie is geweest.

Ik heb begrepen dat er wel een rampenbestrijdingsplan is, maar dat

het niet operationeel is uitgewerkt. Dat doen wij in Nederland wel, want anders is het gewoon een dode letter. Naar aanleiding van de vragen die de Kamer heeft gesteld, is in mijn afwezigheid al actie ondernomen. Op 14 december heeft de allereerste brandweeroefening plaatsgevonden en in het eerste kwartaal van 2005 zal een grote ICAO-rampenoefening worden gehouden op de luchthaven. De Kreis Kleve heeft daarin het voortouw en het Bundesministerium heeft laten weten een en ander te zullen bewaken. De vraag was binnen hoeveel dagen wij dat zouden gaan organiseren. Het antwoord op die vraag is dat het Duitse ministerie dat bewaakt, maar wij zullen er nog eens extra op toezien dat dit zal plaatsvinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Is er nu een vastgesteld internationaal werkend rampenbestrijdingsplan, waar ook de burgemeester van Bergen zijn handtekening onder heeft kunnen zetten?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De informatie die ik vanmorgen kreeg, is dat er al een tijd een grensoverschrijdend rampenplan is, maar dat het niet operationeel is uitgewerkt. Ik weet niet precies wat u bedoelt met die handtekening. Het gaat misschien om de vraag hoe je daar vervolgens mee omgaat en daar kan ik nu geen antwoord op geven. Ik weet wel dat er hard aan wordt gewerkt naar aanleiding van de vragen die de Kamer heeft gesteld aan de minister van BZK. Er wordt niet gewacht tot de ratificatie van het verdrag, want dat was eerst de reden dat het er nog lag. Kreis Kleve en de gemeenten is op 17 januari verzocht om contact op te nemen met de gemeente Bergen over een "gemeinsamer Sonderschutzplan" in aansluiting op het "Sonderschutzplan AWACS", om daar overleg over te voeren.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat u net voorlas, bevestigt mijn vermoeden dat het gemeenschappelijke rampenbestrijdingsplan er niet is. Ik verzoek u nogmaals contact op te nemen met de bondsregering om de Kreis Kleve te dwingen er samen met de burgemeester van Bergen en zonodig de commissaris van de Koningin van Limburg voor te zorgen dat er een vastgesteld, volledig

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

juridisch operationeel rampenbestrijdingsplan komt. Ik denk dat de burgers aan beide zijden van de grens daar recht op hebben.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, het operationele plan moet nog in werking treden. Ik heb net al gezegd dat het Bundesministerium daarop toeziet, maar dat wij erop zullen aandringen dat het snel gebeurt. Het Bundesministerium heeft in de vergadering van de gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie, waarin Bergen overigens vertegenwoordigd is, van 19 januari laten weten een en ander te zullen bewaken, maar wij zullen daar naar aanleiding van dit debat nogmaals een signaal over afgeven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is uitermate ernstig dat er geen geoeftend internationaal werkend plan is. Wij hebben eerder al die signalen gekregen van de burgemeester. Blijkbaar is het nog steeds niet goed op orde. Hebt u de mogelijkheid om de luchthaven stil te leggen als er voor 1 mei niet geoeftend is tot het moment dat het wel in orde is?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zou ik moeten kijken wat erover opgenomen is in het verdrag. Als er alleen maar staat dat er een rampenplan moet zijn zonder dat er een operationeel plan is, dan is die mogelijkheid er niet. Nogmaals, ik neem het zeer ernstig op dat er geen operationeel plan ligt en ik heb begrepen dat dit ook voor het Bundesministerium geldt. Er ligt slechts een theoretisch plan, terwijl het zo belangrijk is om te oefenen. Ook heb ik begrepen dat de verschillende partijen, juist omdat Bergen daarom heeft gevraagd, zo snel mogelijk willen overgaan tot het operationeel maken van dat plan. Het Bundesministerium en de Kreis Kleve hebben al gezegd daar snel mee aan de slag te gaan. Wij zullen dat op het niveau van het Bundesministerium nogmaals benadrukken. Wat mij betreft zijn er dus geen belemmeringen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb al vaker gehoord dat de betrokken Duitse partijen hebben gezegd dat ze ermee aan de slag zullen gaan. Dit is dus zeker geen

nieuw geluid. Het is en blijft echter verontrustend dat het rampenplan nog steeds niet operationeel is. Wij kunnen dit debat hierdoor vandaag niet goed afronden en daarom vraag ik u de Kamer binnen twee weken aan te geven hoe gegarandeerd is dat het voor 1 mei wel goed loopt en welke sancties u ter beschikking staan als dat niet mogelijk blijkt. Als wij die garanties hebben, kunnen wij namelijk tegen de bewoners van Nieuw Bergen zeggen dat het echt in orde komt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik informeer u hierover nu al door te zeggen dat in het eerste kwartaal van 2005, vermoedelijk in maart, op de luchthaven een grote rampenoefening zal worden gehouden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik bedank u voor de toezegging dat u contact op zult nemen met uw Duitse collega's. Aanvullend op het verzoek van de heer Duyvendak vraag ik u om de Kamer binnen veertien dagen over het resultaat van dit gesprek in te lichten. Ik vraag u dit, omdat het al meer dan een jaar een aangelegen punt van mijn fractie is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal nogmaals contact opnemen met het Bundesministerium. Ik heb u al meermaals aangegeven dat het Bundesministerium het nauwgezet in de gaten houdt. Binnen veertien dagen zal ik u schriftelijk informeren over de Duitse reactie. Uiteindelijk zullen de betrokken partijen, de regio Kreis Kleve en de gemeente Nieuw Bergen, deze rampenoefening op de luchthaven samen moeten organiseren. Daarbij kan ik geen rol spelen, maar ik zal u zeker aangeven wat de stand van zaken is.

De heer Duyvendak vroeg of de regering op de juiste manier met de Vogel- en Habitatrichtlijn is omgegaan. De regering heeft dat op de juiste manier gedaan, want sinds 1995 is bekend dat het gebruik van het vliegveld zou veranderen van een militaire naar een civiele bestemming. De aanmelding van het gebied onder de Vogel- en Habitatrichtlijn heeft in juli 1998 en februari 1999 plaatsgevonden, dus nadat ervoor was gekozen om het militaire luchtvaartterrein te bestemmen voor civiele luchtvaart.

Het is ook nagevraagd bij de Europese Commissie. De Commissie gaat over de habitatrichtlijnen. Wij hebben dat gedaan om er zeker van te zijn dat het verdrag aan de voorwaarden van de Vogel- en Habitatrichtlijn voldoet. De Commissie heeft bevestigd dat het gebied die kwaliteiten kent die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn moeten worden beschermd. Ik ga er dus van uit dat wij conform het advies van de Raad van State het vliegveld Niederrhein als een civiel vliegveld mogen beschouwen.

De heer De Krom vroeg of het wettelijke kader voor kleine, regionale luchthavens ook van toepassing is op het vliegveld Niederrhein. Vooralsnog zijn in het verdrag tijdens opgenomen die uitgaan van het huidige beleid. Als wij op basis van het regionale en kleine luchthavenbeleid een ander wettelijk kader vaststellen, zal het verdrag moeten worden opgebroken. Dat is een kwestie van lange adem, want wij kunnen het verdrag natuurlijk niet eenzijdig veranderen. Als de Kamer dit verdrag wil openbreken, zullen wij dat natuurlijk bij onze bureaus aan de orde stellen.

De strekking van de vraag van de heer Duyvendak over het externe veiligheidsbeleid is mij niet geheel duidelijk. Ik denk echter dat ik deze vraag sowieso beter schriftelijk kan beantwoorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is mijn probleem dat hierover niets in het verdrag staat. In het verdrag is niets opgenomen over de bescherming van bewoners tegen de mogelijkheid dat een vliegtuig neerstort. De bewoners worden niet beschermd tegen het individuele risico en het groepsrisico. Dat geldt overigens voor alle regionale Nederlandse luchthavens en mijn fractie maakt daar dan ook altijd bezwaar tegen. Ik vind dat wij "nee" moeten zeggen tegen dit verdrag als het in dit verdrag niet goed wordt geregeld.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp nu waarop de heer Duyvendak doelt; daarover hoef ik hem niet schriftelijk te informeren. Het past gewoon binnen het antwoord dat wij altijd geven: wij zijn bezig om een extern veiligheidsbeleid te maken voor de regionale en kleine luchthavens. Voor zover dat beleid er

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

nog niet is, geldt gewoon het regime dat overal geldt. Op basis van de contouren houden wij rekening met het externe veiligheidsbeleid. Dit gebeurt bijvoorbeeld in Maastricht, wat blijkt uit de wijze waarop toestemming wordt verleend om al dan niet te bouwen.

Ik kom bij de laatste vraag, van de heer Duyvendak over de financiering van het vliegveld. Alhoewel wij er niet over gaan, zal ik er voor het gemak antwoord op geven. Ik ken geen geruchten over deze luchthaven, anders dan de punten die worden genoemd in de artikelen die de Kamer waarschijnlijk ook kent. Overigens betroffen de geruchten over Schiphol heel andere zaken, namelijk de werkwijze van een luchtvaartmaatschappij die zich al dan niet in het criminele circuit zou begeven. Daarover heb ik altijd gezegd dat het slechts een gerucht was. In dat licht heb ik degene die de luchtvaartmaatschappij overnam, gewaarschuwd: zorg ervoor dat u in ieder geval een schone zaak houdt. Voor dit vliegveld geldt dat de heer Endstra en de heer De Vlieger geen aandeelhouder meer zijn. De aandeelhouder is nu iemand waarvan ik niet weet hoe hij met de financiering van het vliegveld omgaat. Als het al een zaak is waarnaar moet worden gekeken, is dat een taak voor de Duitse overheid.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording, die echter niet helemaal naar mijn tevredenheid is. Ik moet concluderen dat de economische effecten niet zijn onderzocht; de staatssecretaris bevestigt wat zij daarover al had gesteld in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Er zijn diverse berichten over de economische effecten. Zo vreest Center Parcs voor dalende bezoekersaantallen en verlies van werkgelegenheid als Laarbruch doorgaat. Uit een onderzoek van de Wetenschapswinkel van de Universiteit Maastricht blijkt dat de grensregio rond Weeze geen vliegveld nodig heeft om het verlies aan werkgelegenheid te compenseren. Er zijn heel veel alternatieven voor het vrijkomende terrein, die wellicht zelfs meer mogelijkheden bieden. Gedeputeerde staten van Limburg sluiten zich daarbij aan in antwoord op

schriftelijke vragen. Over dit onderwerp is verder al eerder een artikel verschenen in het Limburgs Dagblad. Daarin wordt gesteld dat de concurrentie van Niederrhein voor verlies van arbeidsplaatsen zorgt bij Maastricht Aachen Airport. Zo is Rheinair al overgestapt van Maastricht naar Niederrhein. Onderzoeken van de kamer van koophandel leveren weer andere uitkomsten op.

Het is in ieder geval duidelijk dat er diverse geluiden zijn van verschillende kanten. De economische effecten zijn in dat licht twijfelachtig en daarmee discutabel. Het economische argument kan dan ook niet doorslaggevend zijn. Sterker nog, het lijkt een loos argument. Verder is het duidelijk dat er grote effecten zijn voor het milieu, de gezondheid en de leefbaarheid. Het is daarom teleurstellend dat er geen duidelijk nee is uitgesproken over de verkleining van het nachtregime, noch door enkele Kamerleden noch door de staatssecretaris. Zij heeft weliswaar enkele toezeggingen gedaan, maar zegt niet hard en duidelijk genoeg dat zij op zo'n verzoek nee zal antwoorden. Op dat punt zullen mijn fractie en die van GroenLinks zodadelijk een motie indienen. Het moge duidelijk zijn dat mijn fractie geen goedkeuring kan verlenen aan dit verdrag.

De heer **Koopmans** (CDA): Stel dat over een jaar het vliegveld met het verzoek komt om het nachtvluchtenregime uit te breiden, dat gepaard gaat met een uitbreiding van de werkgelegenheid met een man of 1000. Wat is dan het antwoord van de SP-fractie?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mijn oma zei altijd: als de hemel valt, zijn alle mutsen blauw. U stelt hier een voorwaarde, maar de vraag is of het mogelijk is. Krijg je er duizend banen bij in de regio, als je het met een uur verruimt? Vervolgens moet je dat afzetten tegen de gezondheids- en leefbaarheidseffecten die dat heeft voor de mensen in de regio. Misschien kun je die banen ook op een andere manier creëren, bijvoorbeeld door banen bij de semi-overheid vast te houden in Limburg of op een andere manier te investeren. Voor recreatie en toerisme heb je bijvoorbeeld rust en een goed milieu nodig. Ik denk dat je eerst moet kijken of je de mogelijk-

heid hebt om op een andere manier te compenseren, voordat je toe gaat geven aan zo'n uitbreiding. Ik zeg daar nog steeds "nee" op.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Dit lijkt mij geen vrolijke dag voor de mensen in Nieuw-Bergen en omgeving als het verdrag dat zij al een tijd in werking zien, ook echt door de Kamer wordt geratificeerd. Hiermee wordt het verdrag nog harder verankerd. Het mag duidelijk zijn dat mijn fractie niet overtuigd is door de argumentatie van de staatssecretaris en dat wij ook tegen het verdrag zullen stemmen als het tot stemming komt.

Ik ga nog op een tweetal punten in. Het punt van het rampenplan vind ik echt schokkend. Een vliegveld is al twee jaar in bedrijf en er blijkt geen operationeel rampenplan te zijn, terwijl er ook geen extern werkend veiligheidsbeleid is. De staatssecretaris zegt dat dit allemaal nog in ontwikkeling is. Ook op die manier worden de bewoners niet op een adequate manier beschermd. De staatssecretaris erkent ruimhartig wat de problemen zijn en dat er nog veel mis is. Laten wij hopen dat "wij", "zij", de Duitsers of wij allemaal het zo snel mogelijk op orde kunnen krijgen. Ik houd de staatssecretaris met kracht aan haar toezegging dat er binnen twee weken een brief komt over hoe dit op orde komt en dat dit vóór 1 mei volstrekt op orde is. Ik zeg met nadruk dat duidelijk moet zijn dat de gemeente Nieuw-Bergen er volstrekt met instemt. De gemeente Nieuw-Bergen moet zeggen: zo hebben wij er vertrouwen in. Steeds komt het signaal uit de regio dat zij er geen vertrouwen in hebben. Daarom vind ik dat overleg met de gemeente in deze zeer op zijn plaats is, zodat dit debat tenminste tot resultaat heeft dat het goed is geregeld.

Mijn tweede punt betreft de dreigende uitbreiding van de nachtvluchten. Dat leidt tot nóg kortere nachten voor de bewoners. Uit de vraag die de heer Koopmans zojuist aan mevrouw Gerkena stelde, blijkt dat dit geen hersenschim is. Mijn fractie verzet zich sterk tegen de tendens dat luchthavens elkaar beconcurreren op milieunormen. De ene luchthaven maakt de nacht wat korter. De luchtvaartmaatschappijen dreigen daarheen te gaan. Vervol-

## Duyvendak

gens maken andere luchthavens de nacht weer wat korter. Ryanair en alle andere luchtvaartmaatschappijen spelen de luchthavens op die manier tegen elkaar uit. Daar moeten wij voor geen millimeter aan meedoen. Omgekeerd: het wordt hoog tijd dat er een Europese nacht van acht uur komt op alle vliegvelden. De concurrentie is dan voorbij, want dan is dat waar de luchtvaartmaatschappijen het mee moeten doen. Laten wij, zo lang dat er nog niet is, alsjeblieft niet meedoen aan dat concurreren op de nachtrust van de bewoners. Laten wij als Kamer en kabinet klip en klaar zeggen: de nacht van 23.00 uur tot 6.00 uur is zeker voor de mensen in Limburg. Daarom dien ik samen met mevrouw Gerkens van de SP-fractie de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat vluchten tussen 05.00 en 06.00 uur en tussen 06.00 en 07.00 uur 's ochtends sterk bijdragen aan de slaapverstoring van omwonenden;

overwegende dat vanaf mei 2005 de Duitse regering een verzoek kan indienen om het nachregime voor het vliegveld Niederrhein te beperken tot de periode 24.00 tot 05.00 uur;

verzoekt de regering, niet akkoord te gaan met eventuele verzoeken van de kant van de Duitse regering om het nachregime voor vliegveld Niederrhein verder te verkorten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 10 (29437).



Staatssecretaris **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mevrouw Gerkens heeft gezegd dat ik geen voldoende economisch betoog heb gehouden, maar ik heb van het begin af aan klip en klaar gezegd dat er geen

economische onderbouwing is. Immers, er is sprake van continuering van de huidige situatie.

De vraag of het ons in de toekomst meer lusten oplevert, doet dan ook niet ter zake. Wij zouden namelijk sowieso het verdrag met de Duitsers sluiten. Nogmaals, het is een voortzetting van de huidige situatie. Het moet niet zo zijn, dat men de situatie van ons mag voortzetten, weliswaar van militair naar civiel, onder de voorwaarde dat wij er wat meer lusten van zien. Dat zou een wat vreemde relatie creëren met Duitsland.

Wel hebben wij gezegd dat wij de lasten willen beperken. Daarom hebben wij ervoor gezorgd dat er een aantal maatregelen in het verdrag worden opgenomen die de lasten beperken. Ik heb al gezegd dat dit het verbod op de nachtvluchten betreft en het beperken van de overlast binnen de reeds bestaande geluidsnorm. Dat heeft geresulteerd in een lagere geluidsnorm. Wij kunnen dus wel blijven hakketakken over economische effecten, maar die doen hierbij niet echt ter zake.

Dat het verdrag vervolgens wel economische effecten heeft, is mooi meegenomen. Een discussie in de toekomst over het veranderen van regels zal wel gevoerd moeten worden mede op basis van de economische effecten. De heer Koopmans van het CDA heeft dit ook al aangegeven. Nu hebben wij evenwel gezegd dat wij uitgaan van de huidige situatie en dat wij ons aan het Nederlandse beleid houden. Bovendien zorgen wij ervoor dat de lasten beperkt worden ten opzichte van het verleden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik vind het curieus dat de staatssecretaris zegt dat economische effecten mooi meegenomen zijn. Dat kunnen ook nadelige effecten zijn. Dat betoog ik ook. Er is geen duidelijk onderzoek gedaan naar de economische effecten. Nadelige effecten zijn dus helemaal niet mooi meegenomen.

Iets anders is dat de staatssecretaris vindt dat wij nu moeilijk in verband met de lusten en lasten tegen Duitsland kunnen zeggen: er is nu sprake van civiele luchtvaart, dus zorg er maar voor dat wij wat meer lusten krijgen. Wij krijgen echter wel meer lasten.

Staatssecretaris **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Dat

ben ik niet met u eens. Ik heb juist gezegd dat wij het verdrag zodanig hebben opgesteld dat de lasten binnen de reeds bestaande geluidsnorm moeten blijven. De geluidscour is zelfs wat kleiner geworden. Ook hebben wij geformuleerd dat er geen nachtvluchten toegestaan zijn. Wat dat betreft, zijn de lasten dus minder geworden.

Het feit dat er voor de omgeving lasten zijn, zal ik ook nooit onder stoelen of banken steken. Dit geldt ook voor het feit dat er in deze periode wat meer lasten zijn, omdat in de voorafgaande jaren het aantal vluchten wat kleiner is geweest. Men moet echter niet vergeten dat in 1995 is besloten om het van een militaire luchthaven naar een civiele luchthaven om te vormen. De militaire luchthaven wordt daartoe afgebouwd. Als er vervolgens weer meer civiele vluchten zijn, leidt dat inderdaad tot meer overlast. Dat is echter niet meer dan wat er in het verleden was toegestaan. Wij staan het niet toe dat het meer wordt. Ook wij willen namelijk dat de omgeving niet meer voor haar kiezen krijgt dan in het verleden het geval was.

Tegelijkertijd kunnen wij het niet maken om te zeggen: u mag niet meer over ons grondgebied vliegen, omdat dat overlast zal veroorzaken. Immers, die overlast is eigenlijk dezelfde als in het verleden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Duyvendak heeft zojuist terecht een betoog gehouden over verlenging van het dagregime, oftewel verkorting van het nachregime. Feit is dat er nu 's nachts en in het weekeinde vaker gevlogen wordt en niet meer tussen 21.00 uur en 5.00 uur. Dat geeft meer overlast. De staatssecretaris reageerde hierop met de opmerking dat dit een subjectieve waarneming is. Wanneer de staatssecretaris nu zegt dat er volgens haar minder lasten zijn, is dat ook een subjectieve waarneming. Het argument dat zij gebruikt dat er niet meer lasten zijn, gaat dus niet op.

Staatssecretaris **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Ik heb ook gezegd dat ik ervan uitga dat sommige mensen dat als meer lasten zullen ervaren en anderen als minder overlast, omdat er geen straaljagers meer overvliegen tussen 21.00 uur en 5.00 uur. Dit wordt een heel moeilijke discussie over meer of

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

minder overlast. Daarom heb ik maar de objectieve lijn genomen, namelijk de norm waaraan men kan zien dat de overlast uiteindelijk als geheel geringer is dan die welke in het verleden werd veroorzaakt. Er is een andere verdeling. Het zal moeilijk zijn. De een zal zeggen dat hij blij is dat hij van de straaljagers af is en dat het nu passagiersvliegtuigen zijn geworden, terwijl de ander zal zeggen dat hij liever de oude situatie zou hebben gehouden. Dat zal van persoon tot persoon verschillen. Daarom hebben wij gekozen voor verdeling van de overlast.

Over de dreigende uitbreiding van de nachtvluchten zal een motie worden ingediend. Ik kan op voorhand zeggen dat wij dezelfde openingstijden zullen aanhouden als bij Maastricht. Dat is ons nationaal beleid, dus het lijkt mij vreemd om voor de buurlanden ineens strengere normen op te leggen. Mocht er in de toekomst discussie ontstaan over uitbreiding van de nachtvluchten, dan vind ik ook dat wij ons nationale beleid daarvoor moeten hanteren. Op dit moment staat dat geen uitbreiding toe. Mocht in verband met plannen van regionale of kleine luchthavens het nationale beleid veranderen, dan kunnen wij spreken over verbreding van de nachtruimte, maar op dit moment vind ik dat wij ons huidige nationale beleid hiervoor moeten hanteren. Dat geldt zowel voor de vermindering waarom de heer Duyvendak vraagt als voor een vermeerdering wanneer daarnaar zou worden gevraagd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt het nu duidelijker dan daarnet. U zegt nu namelijk dat het geen Nederlands beleid is, dus dat wij het niet doen als nu het verzoek komt. U zei dat er misschien nog een motie komt, maar die motie is er al. Betekent dit dat u de motie overneemt omdat die overeenkomt met uw beleid?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, in uw motie hebt u aangegeven dat u beperkter openingstijden wilt. Dat heb ik u horen zeggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hebt u de motie nog niet ontvangen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee.

De **voorzitter**: Ik meen dat de motie bij de staatssecretaris is neergelegd.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is dezelfde discussie als wij daarnet hebben gevoerd. De heer Duyvendak vraagt bij voorbaat niet akkoord te gaan, terwijl ik zeg dat ik op dat moment het vigerend beleid zal hanteren. Het hangt er dus van af welk beleid wij voeren voor nationale en kleine luchthavens. Op dit moment houdt dit in dat wij in de periode tussen 23.00 uur en 6.00 uur geen vluchten kennen, met de mogelijkheid van uitzonderingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Dat zal ik dan gebruiken in de discussie. Ik wacht graag de argumentatie van Duitsland af waarom dit noodzakelijk zou zijn. Ik vind dit wel een behoorlijke als, dan-discussie. Daarmee neem ik de motie niet over. Als wij besluiten in het kader van het kleine en regionale luchthavenbeleid om alle nachtvluchten altijd toe te staan, zal dan ook het nationaal beleid zijn. Ik vind dat de heer Duyvendak het onnodig gecompliceerd maakt. Ik meen dat wij in deze Kamer allen nogal duidelijk zijn over de richting die wij willen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij erom dat ook de bewoners van de regio maximale duidelijkheid krijgen over wat zij in de komende tijd kunnen verwachten. Gelukkig zegt u nu dat het vigerend beleid is en dat er een nieuwe nota komt. Daarop wachten wij overigens al heel lang. Ik meen dat er nu is gezegd dat die nota er na de zomer zal zijn. Voordat wij die besproken hebben en voordat dit beleid is, zijn wij zo weer een jaar verder. De komende twee jaar hoeven wij er dus niet mee te rekenen dat de nacht zal worden versoepeld. Ik hoop overigens dat ook de collega's die nacht niet willen verkorten voor de komende tijd. Voorlopig is er dus wel zekerheid dat dit niet zal gebeuren. Ik zal mij er nog op beraden of dit betekent dat ik de motie ook daadwerkelijk intrek. Ik vind wel dat de staatssecretaris een eind is gegaan met haar toezeggingen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat ons betreft is het niet verstandig dat wij stemmen over het verdrag voordat wij de brief van het kabinet hebben ontvangen die de staatssecretaris heeft toegezegd over het resultaat

van het overleg met de Duitse collega's over het rampenbestrijdingsplan. Ik kan ervan uitgaan dat de staatssecretaris dat heel goed begrijpt. Het is een soort stok achter de deur naar Kreis Kleve. Ik weet niet hoe je dat in het Duits vertaalt, maar het moet duidelijk zijn dat ook het Nederlandse parlement het van groot belang acht dat die zaak afdoende wordt geregeld.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat mij betreft kan het daarop wachten. De heer Koopmans beseft natuurlijk ook dat het verdrag tussentijds gewoon in werking is. Misschien is er sprake van een stokje in plaats van een stok, maar het is wel een duidelijk signaal.

Ik hoorde een andere spreker overigens zeggen dat de gemeente Bergen wel moet instemmen met het operationeel plan. Naar mijn idee was dat de heer Duyvendak. Ik acht het van belang dat er uiteindelijk een goed operationeel plan voorligt en dat alle regio's en partijen daarmee aan de slag gaan. Naar mijn idee is het risicovol het louter van één partij afhankelijk te maken en ervan uit te gaan dat het verdrag anders nooit zou gelden. Ik zal de tekst derhalve niet als zodanig interpreteren. Ik vat die zo op dat iedereen van mening is dat het een goed werkbaar plan is.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb slechts gezegd dat het rampenbestrijdingsplan vraagt om de handtekening van de burgemeester. Die is natuurlijk noodzakelijk. In reactie op de opmerking van de heer Duyvendak dat over de brief volledige overeenstemming moet bestaan, zeg ik dat ik dat niet kan overzien. Ik ben van mening dat wij dat dienen te beoordelen als die brief er is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Laat er geen misverstand over bestaan dat de burgemeester verantwoordelijk is voor de rampenbestrijding in zijn gemeente. Het kan in zijn gemeente mis gaan. Zijn handtekening is in dat proces natuurlijk wel essentieel, maar wij moeten elkaar niet vangen op de vraag waar die handtekening precies onder komt te staan.

Ik ben blij met de afspraak die wij hier maken, al gaan wij daar zelf over, dat wij pas stemmen over het

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

verdrag als wij deze kwestie ook uit de wereld kunnen helpen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Naar mijn idee gaan wij allemaal gelukkig naar huis, maar ik kwam tot de ontdekking dat ik nog geen antwoord heb gekregen op een vraag die ik in eerste termijn heb gesteld. Misschien heb ik het antwoord gemist. Het gaat om de vraag of de inspectie kan nagaan of er goed toezicht wordt gehouden. Als de inspectie dat doet, is de vraag of de Kamer de rapportages daarover de komende tijd kan ontvangen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal nagaan of het mogelijk is dat punt in het algemene inspectierapport op te nemen. Naar mijn idee maken namelijk ook de andere luchthavens onderdeel uit van dat rapport. Dat kan dan misschien ook gelden voor deze luchthaven. Dan is de situatie ook vergelijkbaar.

Naar aanleiding van de verzoeken van de Kamer hebben wij overigens ook de Fanomos-gegevens verder uitgebreid om op meer punten te kunnen controleren. Dat hebben wij gedaan omdat het veel zekerheid geeft als te zien is hoe er werkelijk is gevlogen en of men zich aan de tijden heeft gehouden. In het geval van klachten gaat het immers altijd om de vraag of er binnen de afspraken is gehandeld.

Ik zal dus nagaan of wij daarvan steeds binnen een bepaalde periode verslag doen. Het lijkt mij dus het meest praktisch die gegevens bij de reguliere verslaglegging te voegen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording en ik wens haar heel veel sterkte met de combinatie van arbeid en zorg.

Wij zullen op een nader moment stemmen. De heer Duyvendak overweegt nog of hij zijn motie in stemming zal brengen.

De vergadering wordt van 17.10 uur tot 19.30 uur geschorst.

**Voorzitter: Weisglas**

Aan de orde is de behandeling van:

### - de brief van de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties over grondrechten in een pluriforme samenleving (29614).

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil waardering uitspreken voor deze uitgebalancerde nota van de regering, met name van minister De Graaf.

Volgens de rechtsfilosoof Michael Ignatieff zijn de mensenrechten op basis van ervaring samengestelde regels met als doel, het kwaad in de menselijke natuur te bestrijden. Voor de grondrechten geldt exact hetzelfde, zo lijkt mij. Grondrechten zijn in essentie bedoeld om de vrijheid van mensen te verzekeren, hen te vrijwaren van vrees, pijn en onvrijheid. Oorspronkelijk waren ze vooral bedoeld ter bescherming tegen de absolute vorst, later ook ter bescherming tegen moderne staatsbureaucratieën, het politieke bestuur en burgers die grondrechten schenden. Grondrechten zijn niet statisch; na verloop van jaren verliezen sommige hun betekenis, terwijl nieuwe inzichten leiden tot het vastleggen van nieuwe burgerlijke vrijheden. Zo is het verbod op de doodstraf pas in de jaren tachtig aan onze Grondwet toegevoegd, overigens ondanks dat deze in Nederland al decennia lang niet meer was uitgevoerd.

De grootste verandering die onze Grondwet in recente jaren heeft ondergaan, is de toevoeging van de sociale grondrechten. Met het ontstaan van de moderne verzorgingsstaat en door ontwikkelingen op het gebied van het internationale recht is het besef gegroeid dat burgerlijke vrijheid meer vereist dan het beschermen van negatieve vrijheid, zoals de filosoof Isaiah Berlin het heeft verwoord. Werkelijk burgerschap heeft, in zijn woorden, ook positieve vrijheid nodig, het recht van burgers om bevrijd te worden uit beperkende verbanden, onderdrukkende maatschappelijke structuren en een sociaal-economische situatie van achterstand en achterstelling. Onze sociale grondrechten zijn de uitdrukking van deze positieve vrijheid. Ze zijn voor

mijn fractie dan ook van evenveel waarde als de klassieke vrijheidsrechten. Het spijt mij dan ook ten zeerste dat de regering niet van de sociale grondrechten rept. Graag een reactie hierop.

Er is alle aanleiding om te discussiëren over de grondrechten. Ze vormen sinds enige tijd de inzet van menig hevige politiek en publiek debat. Wij verwelkomen deze discussie, maar wel met één voorwaarde. Naar de opvatting van GroenLinks dient elk constitutioneel debat als uitkomst te hebben dat het ethisch pluralisme van onze samenleving wordt gewaarborgd en versterkt. Ook deze term ontleen ik aan het werk van Isaiah Berlin. Ik bedoel hiermee dat onze moderne samenleving vele nastevenswaardige waarden kent, die echter onderling slecht verenigbaar kunnen zijn en die dus kunnen botsen. Denk bijvoorbeeld aan de waarde van gemeenschapszin versus die van individualisering of aan de vrijheid van meningsuiting versus het discriminatieverbod. Ethisch pluralisme betekent dat zo'n botsing als waardevol wordt beschouwd en dat het de kern van de democratische rechtsstaat is dat die botsing op een vreedzame manier mogelijk wordt gemaakt, maar vanzelfsprekend wel binnen de kaders van de Grondwet en de democratische rechtsstaat. Waarden die uitsluiting, onderdrukking of zelfs het pijn doen van mensen betekenen, zijn wat mij betreft vijandig jegens mijn definitie van ethisch pluralisme.

Ik noem dit met nadruk, omdat het ethisch pluralisme als doelstelling van elk constitutioneel debat op de tocht staat. Ik signaleer een aantal ontwikkelingen die voor ons gevaarlijk zijn. Als eerste noem ik de behoefte van sommigen om bij grondrechten een hiërarchie aan te brengen. Aanleiding voor dit debat was de stellingname van Boris Dittrich een aantal jaren geleden. Wat hem betrof, was de roze driehoek van discriminatieverbod, vrijheid van meningsuiting en vrijheid van religie in gevaar. Hij vond een herijking van deze drie grondrechten op zijn plaats. De keuze voor het woord "roze" maakte duidelijk waar zijn hart lag: bij de opwaardering van het discriminatieverbod. Iets later gaf Pim Fortuyn te kennen van het discriminatieverbod af te willen, omdat het de vrijheid van meningsuiting in de weg zou