

94ste vergadering

Woensdag 22 juni 2005

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 108 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Algra, Aptroot, Arib, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Van Bochove, Boelhouwer, Bos, Van den Brink, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijken, Dijkma, Dittrich, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eijssink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Geluk, Van Gent, Gerkens, De Haan, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heteren, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Joldersma, Jonker, Kant, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijsen, Lambrechts, Leerdam, Luchtenveld, Mastwijk, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noorman-den Uyl, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, Rambocus, Rouvoet, Samsom, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Szabó, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Veenendaal, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en mevrouw Van der Hoeven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de heer Zalm, vice-minister-president, minister van Financiën, de heer Brinkhorst, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, de heer

Veerman, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

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

Blom, Dijsselbloem, Stuurman en Tichelaar, wegens bezigheden elders;

Douma, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Depla, Koenders, Waalkens en Wolfsen, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) in verband met de invoering van een evaluatieverplichting van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol (29395).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. De evaluatieverplichting vloeit voort uit de evaluatiebepaling van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de

luchthaven Schiphol, waarbij het met name gaat over het verslag, de milieueffectrapportage, het groepsrisico en het daarmee verbonden statistisch-causaal model. Ik constateer dat het kabinet problemen heeft met het conform de wet definiëren van het aantal slachtoffers bij een ongeval in de luchtvaart. Dit moet bespreekbaar worden gemaakt, maar het is de vraag of het kabinet zijn verantwoordelijkheid, waarvan in het wetsvoorstel sprake is, wel neemt. De PvdA heeft hier grote twijfels over. Het ziet ernaar uit dat het kabinet naar het zogenoemde realistische niveau terugkeert en dat het het groepsrisico voor lief neemt. Momenteel is dit risico niet meer zo actueel als toen de Wet luchtvaart besproken werd. De toezeggingen en beloften aan bewoners in het directe gebied zijn aan het vervagen. Als je cynisch bent kunt je zelfs zeggen dat het kabinet de gelegenheid gebruikt om in dit rustiger tij de wet aan te passen zodat de groei van Schiphol ongeclausuleerd kan doorgaan. Het groepsrisico kan op deze manier een steeds grotere omvang krijgen.

Het irriteert mij dat het kabinet geen alternatief voorlegt. Het verwijst naar de Wet luchtvaart en de beschermende maatregelen die daarin zijn opgenomen of uitgewerkt, maar dat was niet wat met de motie-Baarda c.s. en het amendement-Van Gijzel c.s. werd beoogd. Het was nadrukkelijk de bedoeling om de luchthaven Schiphol in een bijzondere positie te plaatsen en die niet te zien als een normale inrichting. Ik wacht even met mijn betoog omdat er doorheen gepraat wordt.

De **voorzitter**: Ik bied u daarvoor mijn welgemeende excuses aan!

Duivesteijn

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat vind ik hartstikke aardig van u. Die ene keer dat dit mij overkomt, wil ik het ook genoteerd zien!

Ik vind het niet zo'n probleem dat het kabinet niet het realistische inzicht toont dat het moeilijk is om een statistisch-causaal model uit te werken en een definitie te geven. Ik vind het erger dat niet gelijktijdig een plan klaarligt dat beoogt om de basisdoelstelling van het groepsrisico in beeld te brengen en daarbij een normering te geven. Dit is bijvoorbeeld mogelijk door een gebiedsgewijze aanpak.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dit wetsvoorstel dateert van 2002. Het kabinet heeft inmiddels een plan van aanpak over de ex-antebeleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol aan de Kamer gestuurd. Komt dat tegemoet aan uw wensen?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nee, dat komt niet aan mijn wensen tegemoet. Het gaat mij om een plan waarin risico en maatregelen in beeld worden gebracht.

De heer **Haverkamp** (CDA): In het voorliggende plan van de regering wordt de kwestie aangepakt. De regering geeft de middelen aan waardoor het amendement-Van Gijzel tot uitvoering kan worden gebracht: namelijk het amoveren van een aantal woningen in de omgeving van Schiphol of het halveren van het aantal vluchten. Ondertussen is de Nota Ruimte ontvangen. In de motie-Verdaas wordt gevraagd of er meer mag worden gebouwd in de omgeving van Schiphol. Hoe ziet u dit in relatie tot het wetsvoorstel?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het wetsvoorstel beoogt het definiëren van het groepsrisico. Ik hoef dat niet te doen. De regering behoort een normstelling te geven in verband met het groepsrisico. Dat is niet mijn verantwoordelijkheid.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het wijzigingsvoorstel stelt dat de evaluatieverplichting rondom het statistisch-causaal model, dat op 1 januari 2006 van toepassing moet zijn, uit de wet gehaald wordt omdat dit volgens de regering geen realistisch scenario is. Dit staat los van de discussie over het groepsrisico. Dat is gedefinieerd evenals

externe veiligheid. U wijst de maatregelen van de regering af, maar hebt u zelf een alternatief?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Hebt u een plan?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ja, ik heb een plan dat u ook hebt gekregen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb momenteel geen plan waardoor het groepsrisico op hetzelfde niveau wordt gehouden als indertijd is afgesproken. En daar gaat het over.

De heer **Haverkamp** (CDA): Na de vergadering zal ik een kopietje voor u maken.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dank u wel.

Op 21 april 2005 ontvingen wij het Rapport vernieuwing groepsrisicobeleid Schiphol, beredeneerd vanuit een bestuurlijk perspectief. Het rapport is opgesteld door de B&A-groep. Het is een illustratie van de wijze waarop met het vraagstuk van het groepsrisico wordt omgegaan. De Directie Luchtvaart heeft opdracht gegeven een rapport op te stellen over de veiligheid in relatie tot het ruimtegebruik rondom Schiphol. Er moet een beleid worden ontwikkeld dat risico's beheersbaar houdt, zonder dat het een grote claim legt op de andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het rapport geeft over de ruimtelijke kant een advies. Het eerste advies komt in hoofdstuk 3 aan de orde: richtingen voor nieuw beleid. Gevraagd wordt of het überhaupt wenselijk en noodzakelijk voor Schiphol is, een specifiek groepsrisicobeleid te voeren. Onbekend is waar het advies uit voortkomt, maar het luidt: ontwikkel geen nieuw groepsrisicobeleid dat zich uitsluitend richt op de luchthaven Schiphol, maar sluit zoveel mogelijk aan bij de bestaande lijn voor groepsrisico's zoals die ook ontwikkeld is voor inrichtingen.

Hoe kan ik, met dit rapport in de hand, duiden waar dit advies vandaan komt, anders dan dat het ingegeven is door de Directie Luchtvaart? Er wordt nergens een onderbouwing gegeven. Als ik een theorie opbouw, kom ik tot de conclusie dat de definitie van het groepsrisico en het -beleid gebaseerd is op gesprekken met lokale bestuurders. Dit zijn vooral gesprek-

ken met wethouders ruimtelijke ordening. Er zijn met een beperkt aantal gemeentes gesprekken gevoerd. Om precies te zijn: het zijn gesprekken met zeven gemeentelijke bestuurders van zes gemeenten. Verder heeft een rondetafelconferentie plaatsgevonden waar dezelfde bestuurders aan hebben deelgenomen plus iemand uit Amsterdam. Andere gemeenten in de directe omgeving zijn niet geconsulteerd. Blijkbaar is een selecte groep bij elkaar gehaald.

Tijdens de gesprekken komen er allerlei dilemma's die door de verschillende bestuurders geformuleerd worden naar voren. Er staat dat wethouders ruimtelijke ordening voor de lastige taak staan om aan hun inwoners uit te leggen dat vanwege een hoog risico een station niet op de meest geëigende locatie gebouwd kan worden. Dit is overigens het probleem van de wethouders. Mijn vraag is dan of het om zes verschillende stations gaat. Staan alle wethouders voor dat geweldige dilemma? Om welke stations gaat het? De wethouders hebben vervolgens problemen met ruimtelijke inperkingen. Ze hebben het gevoel dat ze minder kunnen ontwikkelen. Die wethouders vinden dat vervelend maar zo staat in een voetnoot: de dilemma's van de bestuurders zijn beschreven vanuit het perspectief van wethouders die ruimtelijke ordening in milieu in hun portefeuille hebben. Wethouders Schipholzaken/economische zaken zullen naar verwachting de lusten en lasten anders definiëren.

Wat is de kwaliteit van een dergelijk onderzoek? Het gaat over het groepsrisicobeleid en de vraag welke betekenis dit heeft in de sfeer van ruimtelijke consequenties. Wij hebben hier te maken met een flutonderzoek. Er worden zes wethouder geïnterviewd, zij worden bij elkaar gezet in een rondetafelconferentie en er wordt hier en daar een beleidsmedewerker van Verkeer en Waterstaat vandaan geplukt. Vervolgens wordt het gegeven in scène gezet dat er geweldige dilemma's zijn die alle ter discussie staan omdat wethouders die Schiphol of economische zaken in hun portefeuille hebben daar eventueel anders over nadenken.

Het gaat mij er niet om dat een realistisch denkniveau wordt geïntroduceerd omtrent het groepsrisico. Ik ben er absoluut toe

Duivesteijn

bereid om daarover op een normaal niveau met elkaar te praten. Het is echter bedenkelijk als de argumenten daarvoor onder andere gezocht worden in een rapport waarover ik zojuist sprak. Het probleem is niet dat wij niet bereid zouden zijn mee te denken over alternatieven. Er is wel een probleem als wij spreken over de kwaliteit van de voorbereiding en het creëren van realistische alternatieven voor het groepsrisicobeleid.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik waardeer het zeer dat u op basis van realistische veronderstellingen de discussie wilt voeren. Ik meen echter nog steeds dat het kabinet een realistische voorstelling van de zaken geeft. U wilt zich niet neerleggen bij de conclusies in de memorie van toelichting. Vanaf 2002 hebt u de tijd gehad om na te denken over alternatieven. Wat zijn die alternatieven?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De Kamer controleert en de regering regeert. Wij vragen aan de regering om een voorstel dat op zijn minst gelijkwaardig is aan het huidige voorstel, waarvan de regering zelf zegt dat het niet realistisch is om het uit te voeren. Ik wil het graag verder uitwerken, maar dan moet ik de Voorzitter om ambtelijke ondersteuning vragen.

De heer **Haverkamp** (CDA): In 2003 heeft de regering aan de Kamer medegedeeld dat het amendement niet wordt uitgevoerd en dat een wijzigingsvoorstel zou worden ingediend. Op dat moment was het duidelijk welke kant het kabinet zou opgaan. U wilt nu een blokkade opwerpen, maar hebt u over alternatieven nagedacht?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Er kan zeer goed worden nagedacht over een gebiedsgewijze indeling. Ik hoor overigens graag van de staatssecretaris wat de kosten van dit onderzoek zijn. Het groepsrisicobeleid kan aan de ruimtelijke ordening gekoppeld worden. Verder kan worden gedefinieerd welke gebieden wel en niet beschermd worden. Ik wil mij echter niet in de positie plaatsen van degene die hiervoor voorstellen moet doen. Daar zit de regering en zij werkt niet uit wat in de Wet luchtvaart staat.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Anders dan de voorgaande spreker ondersteun ik wel het streven om te komen tot realistische wetgeving. Wij hebben al tijdens eerdere debatten uitvoerig gediscussieerd over de onuitvoerbaarheid van het amendement-Van Gijzel. De CDA-fractie is van mening dat het niet acceptabel zou zijn om het aantal vluchten op Schiphol te halveren dan wel de nieuwbouw sinds 1990 uit een gebied van 55 bij 55 kilometer te amoveren of, met een ander woord, te slopen. Wij hechten er wel aan te benadrukken dat het hierdoor niet onveiliger is geworden in de omgeving van Schiphol en dat het wat de CDA-fractie betreft niet onveiliger mag worden. Om die reden hebben wij het kabinet gevolgd in zijn voorstel om, tegen de mening in van lokale wethouders, binnen de 20-Kecontour rondom Schiphol geen grootschalige nieuwbouw te realiseren.

In eerdere debatten hebben wij het kabinet verzocht om een grotere nadruk te leggen op de interne veiligheid. Immers, een vliegtuig dat blijft vliegen, maakt geen slachtoffers op de grond. In dit verband vraag ik de aandacht voor de communicatie met de Kamer. Tijdens het algemene overleg van 28 april 2005 moesten wij met teleurstelling constateren dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zich bij de handhaving beperkte tot een vermanend gesprek. Gelukkig konden wij in de Telegraaf van 29 april lezen dat zij de handhaving met grote voortvarendheid ter hand gaat nemen. Het heeft de voorkeur van de CDA-fractie dat de staatssecretaris in het vervolg eerst met de Kamer over dit soort onderwerpen communiceert en daarna met de krant, vooral wanneer er slechts 15 minuten verstreken zijn tussen de afloop van het algemene overleg en het interview. Graag een reactie van de staatssecretaris op dit punt.

De afgelopen weken hebben wij mogen constateren dat het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen is geïntensiveerd en dat dit zelfs tot een vliegverbod heeft geleid. Deze aanpak heeft de steun van de CDA-fractie. Wij verzoeken dit agendapunt ook zo veel mogelijk in Europees verband op te pakken. Het blijft natuurlijk lastig om mensen uit

te leggen dat zij in een vliegtuig stappen dat niet in Nederland mag landen maar wel in België.

Voorzitter. Tot slot verzoek ik het kabinet om de Kamer voor 1 september een plan van aanpak te presenteren, waarin het aangeeft hoe het na februari 2006 denkt om te gaan met de resultaten van de evaluatie. De CDA-fractie streeft ernaar om het liefst al in het gebruiksjaar 2006/2007 concrete resultaten van deze evaluatie aan de omwonenden te laten zien.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij bespreken vandaag twee wijzigingen van de Wet luchtvaart. De eerste wijziging betreft het invoegen van de evaluatieverplichting in de wet. Destijds heeft minister Netelenbos tijdens de parlementaire behandeling deze concessie gedaan om de wet überhaupt aanvaard te krijgen. Er was toen veel twijfel over of de nieuw Wet luchtvaart de bewoners dezelfde bescherming zou bieden als de PKB. Zij heeft toen een deel van het parlement over de streep getrokken met de belofte om alsnog na enige tijd te evalueren of de werking van de wet voldoende zou zijn: een toets of de normen gehaald worden. Daarbij speelt dan wel de discussie of de toets juist wordt uitgevoerd en naar welke normen wordt gekeken. In dat verband lees ik graag een citaat voor van de procescommissie die de staatssecretaris heeft ingesteld om die evaluatie te begeleiden, de commissie-Derksen. Die commissie zegt over de wijze waarop de evaluatie vorm krijgt het volgende: "De procescommissie vreest dat het dus kan gebeuren dat de motie-Baarda perfect wordt uitgevoerd en de uitkomst is dat de bescherming gelijkwaardig is, maar dat daarbij een deel van de werkelijkheid buiten beschouwing wordt gelaten en dat dientengevolge de uitslagen van een dergelijk onderzoek ter discussie zullen staan."

De motie-Baarda is de motie waarin die evaluatie werd afgedwongen. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris. De vrees van de commissie kan bewaarheid worden als deze evaluatieverplichting naar de letter wordt uitgevoerd. Dan wordt er alleen getoetst aan de zogenoemde

Duyvendak

overgangsartikelen. Dan is de vraag alleen maar of alles blijft binnen de normen van de huidige wet. Dat is echter niet de relevante toets. Getoetst moet worden of de normen uit de huidige wet dezelfde bescherming bieden als de PKB deed. Dat is de toets die relevant is. Daar wijst ook de commissie-Derksen op. De commissie vindt dat er breed getoetst moet worden om dat vervolgens bij het onderzoek te betrekken. Gebeurt dit niet, dan is de kans groot dat er enorm tumult ontstaat als aan de slag wordt gegaan met de resultaten van de evaluatie.

Ik wijs de staatssecretaris nog op een tweede citaat van de commissie-Derksen, namelijk: "De procescommissie beveelt aan, een breed evaluatieonderzoek te doen uitvoeren dat tegemoetkomt aan de verwachtingen van alle betrokkenen en waarmee het wantrouwen van de betrokkenen kan worden weggenomen. Nadrukkelijk moet worden voorkomen dat de overheid haar eigen evaluatie uitvoert waarin de andere partijen zich straks niet meer kunnen herkennen."

Dat dreigt dus als de staatssecretaris de evaluatie naar de letter van de wet, als de wet op de voorgestelde wijze wordt gewijzigd, gaat uitvoeren.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit punt blijft terugkomen. De heer Duyvendak stelt steeds de uitvoering van de motie-Baarda ter discussie. Dat leidt natuurlijk tot verwarring straks bij de evaluatie. Misschien is dat zijn doel ook wel, maar ik hoop het niet. Hij vergeet kennelijk dat hij de gelegenheid heeft gehad om aanvullende wensen op tafel te leggen aangaande de motie-Baarda. Dat is gebeurd. Al die wensen zijn overgenomen. Ik vind dat deze discussie moet stoppen. Daarom stel ik de heer Duyvendak voor om in tweede termijn een motie in te dienen waarin staat wat hij nog extra wil. Dan kan de Kamer daar een duidelijke uitspraak over doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dank u wel voor deze in ieder geval constructieve suggestie. Ik had zelf een andere route in gedachten om de plenaire agenda niet te veel te belasten. Ik wilde dit vanmiddag in het algemeen overleg dat over dit onderwerp wordt gehouden naar voren brengen, aangezien de

staatssecretaris aan de meeste van mijn wensen niet tegemoet is gekomen en ik vrees dat de commissie-Derksen nu lijkt te onderstrepen dat de evaluatie veel te smal wordt, waardoor wij straks alleen maar in een rapportenoorlog terecht komen die ons niets verder helpt. Daar ben ik bang voor. Als wij dit nu niet goed doen, zitten wij in 2006 en 2007 alleen maar met meer wantrouwen, meer verdeeldheid en meer gedoe. Maar goed, als u erop staat dat ik in tweede termijn een motie indien, wil ik dat graag overwegen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik waardeer uw streven om dat te voorkomen. Misschien kan ik u daarbij helpen. Ook ik heb het rapport van de commissie-Derksen voor mij. Daarin staat met betrekking tot de motie-Baarda dat de commissie het enorm heeft gewaardeerd dat de staatssecretaris de Staten-Generaal ruimte heeft geboden om nadere criteria voor de evaluatie te formuleren. De commissie ziet echter ook het gevaar dat daardoor de onduidelijkheid over de evaluatie alleen maar vergroot wordt en het wantrouwen tegenover de sector en de overheid daarmee niet wordt weggenomen. Vervolgens trekt de commissie een aantal conclusies, maar dat zijn dan andere dan u uit de tekst gehaald hebt. De eerste is dat de motie-Baarda helder is in de omschrijving van de evaluatiecriteria en dat het onderzoek van de staatssecretaris naadloos aansluit bij de motie. De tweede is: de Procescommissie Evaluatie Schiphol is al met al van oordeel dat de gelijkwaardigheidstoets, zoals die momenteel wordt gevoerd, voldoet aan hetgeen indertijd in de motie-Baarda is gevraagd. Hoe kan het zijn dat ik iets totaal anders in dit rapport van de commissie-Derksen lees dan u? Ik begrijp hieruit dat de commissie-Derksen vindt dat gestopt moet worden met die exegeze van de motie-Baarda en dat men aan het werk moet gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, dat zegt de commissie niet. De commissie-Derksen gaat verder en zegt dat de indieners Baarda – uw partijgenoot – en Terlouw meer zeiden en bedoelden dan letterlijk in de tekst van de motie staat en dat ook door minister Netelenbos meer is toegezegd.

De heer **Haverkamp** (CDA): De letterlijke tekst is: ten derde beveelt de procescommissie alle betrokkenen aan – daar rekenen wij onszelf ook toe – niet alle energie te steken in de exegeze van de motie-Baarda. Hoe kunt u nu zeggen dat er iets totaal anders bedoeld wordt?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Precies daarom. Zij zeggen: stop nu met die exegeze en doe het breed, doe het op een manier dat iedereen zich kan vinden in die onderzoeken. Zij bevelen de staatssecretaris aan om te stoppen met de exegeze en er breed naar te kijken, omdat er anders geen vertrouwen komt. Daarom haal ik deze twee citaten aan. Zij halen daarbij uw partijgenoot Baarda en de heer Terlouw aan die zeggen dat het nadrukkelijk breder was bedoeld dan de letterlijke tekst. Ik krijg hierop graag een reactie van de staatssecretaris. Dit gaat namelijk echt over het krijgen van vertrouwen en het verbreden van de scope, zodat men uit het departement afdaalt naar de grote onrust die er in de regio is.

Voorzitter. De tweede wijziging die wordt voorgesteld betreft het schrappen van de groepsrisiconorm. Toen ik in 1993 betrokken raakte bij de acties en de discussie rondom de uitbreiding van Schiphol waren er voor mij persoonlijk drie belangrijke redenen om daar veel tijd en energie in te steken. De eerste was het grote probleem van de klimaatverandering door het vliegverkeer. Het vliegverkeer draagt fors bij aan de klimaatverandering. Van wat Nederland bijdraagt, is het vliegverkeer verantwoordelijk voor 15%. Helaas telt het nergens mee, omdat in het Kyotoverdrag vliegverkeer uitgezonderd is hiervan. Dat was voor mij altijd een belangrijke reden om mij met de groei van het luchtverkeer bezig te houden. Al heel snel is dit probleem door de meerderheid van de Kamer "geskipt" als een issue dat in het Schipholdebat beslecht zou moeten worden. Helaas!

Vandaag wordt ook het andere probleem dat voor mij een belangrijke reden was om mij met de Schipholproblematiek bezig te houden "geskipt", namelijk de kans op herhaling van de Bijlmerramp. In 1993 lag die ramp nog zeer vers in ons geheugen. Er was veel angst bij bewoners. Er was veel onrust in de regio. Kort na de Bijlmerramp zijn er dure beloften gedaan, bijvoorbeeld

Duyvendak

door toenmalig burgemeester Van Thijn die in de Bijlmer zei: ik beloof, wat er ook met de groei gebeurt, het wordt nooit gevaarlijker dan het nu is. Toenmalig president-directeur Smits van Schiphol zei precies hetzelfde. De hele discussie over de uitbreiding van Schiphol is toen zelfs een jaar opgeschort om te kijken hoe dat waargemaakt zou moeten worden. Nu gaan wij 12 jaar na dato die norm schrappen. Blijkbaar is de herinnering aan de Bijlmerramp voldoende vervaagd om deze handelingen nu te kunnen verrichten. Ik vraag het kabinet indringend wat het had gedaan als vorige week, of een maand geleden, een vliegtuig was neergestort in Amstelveen. Had het dit voorstel dan ook gedaan? Wat vertelt het kabinet tegen de bewoners als over een jaar of over drie jaar een vliegtuig neerstort in Zaandam, Krommenie of Leiden? Dan kan het kabinet niets anders zeggen dan "wij hebben willens en wetens dit risico genomen en gelopen", omdat wij dat verantwoord vonden. Als wij die keuze vandaag maken, is er geen beschermingsniveau meer, anders dan het zogenoemde individuele risico, bij een ongeluk iets verder weg van de luchthaven. Daarmee wordt de kans om dit te reguleren, het vliegverkeer daarop te sturen, door dit kabinet losgelaten.

Het kabinet zegt dat het onhaalbaar is om aan die norm te voldoen. Dat debat hebben wij al vele malen gevoerd, maar ook uit de recente gegevens van het kabinet blijkt dat 60% van de toename van het risico komt door het bouwen in de regio en dat 40% van de toename van het risico komt door de groei van het vliegverkeer en de routes die gekozen worden voor het vliegverkeer. De komende tijd zal het gevaar verder groeien, vooral door de groei van het vliegverkeer. Daar doet het kabinet niets aan. Wellicht is het onhaalbaar om dat strikte niveau te halen en de belofte te vervullen die aan de bewoners van de Bijlmer is gedaan, maar dan zou het kabinet met een andere norm kunnen komen. Dan moet dat wel een strikte norm zijn die grenzen stelt aan de risico's en de gevaren. Maar dat is helemaal niet geval. Dit is werkelijk een ontzettend slap wetje. Er wordt geen harde deadline genoemd wanneer de nieuwe normen en het nieuwe systeem gereed moeten zijn. "Zo spoedig als redelijkerwijs mag

worden verwacht", staat er. Waarom staat er geen harde belofte? Waarom wordt er geen harde grens genoemd? Er wordt gezegd: er wordt rekening mee gehouden. Daar kun je vervolgens nog alle kanten mee op. Ik vind dat werkelijk een onverantwoorde manier om met zo'n belangwekkende kwestie om te gaan.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. In het algemeen overleg op 18 november 2003 spraken wij al uitvoerig over het voornemen van het kabinet om het amendement-Van Gijzel uit de wet te schrappen. Ik roep in herinnering dat de VVD-fractie indertijd als enige fractie in de Kamer tegen dit amendement heeft gestemd, gewoonweg omdat het onhaalbaar was. Wij zijn daarom blij dat het kabinet deze realiteit nu ook onder ogen ziet en dat middels het voorliggende wetsvoorstel corrigeert. Dat voorkomt in ieder geval een hoop gedoe bij de evaluatie van het vijfbanenstelsel volgend jaar. Zoals op 18 november 2003 is toegezegd, komt het kabinet met een alternatieve aanpak. Evenals de heer Duivesteijn wachten wij die aanpak af. Het lijkt mij een goed idee om dat bij de evaluatie mee te nemen.

Voorzitter. De evaluatie van Schiphol is een belangrijk moment. Dat geeft ons niet alleen de mogelijkheid om terug te kijken op de afgelopen periode waarin ervaring met het nieuwe stelsel is opgedaan, maar ook om voorstellen voor verbetering van het stelsel mee te nemen. Er is echter wel enige reden tot bezorgdheid. In de discussie over Schiphol is in de loop van de tijd wantrouwen tussen alle betrokkenen gegroeid, wantrouwen ten opzichte van de politiek en de overheid en wantrouwen ten opzichte van de sector. Als gevolg daarvan overheerst soms bij voorbaat scepsis over de uitkomsten van de evaluatie. Dat zou inderdaad wel een gemiste kans zijn. De commissie-Derksen – de heer Duyvendak refereerde daar al aan – ziet het terecht als haar opdracht, ertoe bij te dragen het wantrouwen weer binnen de grenzen van het gezonde terug te brengen.

De commissie waarschuwt ons dat wij deze kans om verbeteringen aan te brengen niet moeten laten lopen en dat wij niet moeten vervallen in allerlei rapportenoorlogen. Wij

moeten niet terugkijken, maar vooruitkijken. Met de commissie is mijn fractie daarom van oordeel dat de evaluatie zich met name zou moeten richten op wat beter kan in het beleid en hoe consensus over die verbetering kan worden opgebouwd.

Mijn fractie pleit er daarom voor, leiderschap te tonen, met name door Schiphol zelf. Ik heb tot nu toe nog maar zo weinig concrete verbetervoorstellen gehoord. Ook de discussie daarover lijkt wel na het debat over de rekenfout enigszins stil te zijn gevallen. En wij hebben nog maar zo ontzettend weinig tijd. Aan het eind van deze maand moeten voorstellen voor verbetering zijn ingediend. Die tijd is er bijna niet meer. Wat verwacht het kabinet daar nu nog van.

Voorzitter. Herstellen van vertrouwen doe je niet met eindeloze rapporten en gekissebis over de motie-Baarda, maar wel met een visie op en concrete voorstellen over hoe het beter kan. Dit vereist inderdaad leiderschap, zorgvuldige regie, planning en tijd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wie heeft er nu geen leiderschap? Dit kabinet?

De heer **De Krom** (VVD): In de eerste plaats is het de verantwoordelijkheid van elk bedrijf, dus ook van Schiphol, om een goede relatie met zijn burens te hebben. Schiphol moet dus leiderschap tonen in zo'n maatschappelijke discussie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Welke rol heeft de politiek dan in dezen? De politiek zou toch leiderschap moeten tonen om duidelijk te maken wat de grenzen zijn, wat de prioriteiten zijn, wat wel en niet aanvaardbaar is? Dat is toch niet de rol van een privé-bedrijf?

De heer **De Krom** (VVD): Nee, de politiek stelt de maatschappelijke randvoorwaarden vast waaronder een bedrijf functioneert. Dat geldt voor Schiphol even goed als voor elk ander bedrijf. Maar je moet natuurlijk niet de verantwoordelijkheid van zo'n bedrijf wegnemen en zeggen "nou, wij regelen dat allemaal in Den Haag wel". Als je dat zou doen, doe je wat je eigenlijk niet wilt, namelijk die verantwoordelijkheid weer naar Den Haag halen. Het proces om tot een oplossing te komen, moet zich natuurlijk in de omgeving afspeelen.

De Krom

Dat heb ik herhaalde malen gezegd en dat zeg ik nu weer. In die zin vind ik dat Schiphol dat leiderschap moet tonen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt: het ontbreekt Cerfontaine aan leiderschap, maar dit kabinet doet het goed.

De heer **De Krom** (VVD): Het kabinet is verantwoordelijk voor de randvoorwaarden. Die discussie hebben wij al uitvoerig gevoerd en dat zullen wij ook weer doen in het kader van de evaluatie, maar het bedrijf moet natuurlijk wel zijn verantwoordelijkheid nemen. Misschien gebeurt dat nog. Het is nog niet het einde van de maand, dus wie weet wat er allemaal nog komt. Tot nu toe heb ik echter nog heel weinig gezien, terwijl er toch van een heleboel kanten kritiek was op het stelsel. Ik zeg altijd maar: bij kritiek alleen kan het nooit blijven. Je moet deel zijn van de oplossing en niet van het probleem. Ik kijk dus zeer uit naar de voorstellen tot verbetering.

Ik kom tot mijn laatste vragen. Hoe vindt het kabinet dat het loopt? Is een halfjaar voldoende? Eind deze maand loopt het af. Daarna moet het kabinet de evaluatie voorbereiden, inclusief de beoordeling van al die verbetervoorstellen. Is er voldoende tijd? Is er ook voldoende tijd om daarover met belanghebbenden overleg te voeren? Hoe wordt dat proces ingericht? Welke rol ziet het kabinet daarin voor zichzelf en wat verwacht het van de sector?

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het wetsvoorstel bestaat inderdaad uit twee delen. Allereerst behelst het uitvoering van de motie-Baarda en ten tweede een aanpassing met betrekking tot het groepsrisico. Ik zal ingaan op de motie-Baarda en ook iets zeggen over het vervolg op groepsrisico-beleid. De heer Van Geel zal ingaan op de discussie over het groepsrisico zelf. In het verleden hebben wij dezelfde verdeling aangehouden.

Met name de heer Duyvendak heeft gesproken over de motie-Baarda. Wij hebben de afgelopen jaren een hele exegeze gehad van hoe de motie moet worden vertaald. Ik geloof dat wij nu ook een exegeze

krijgen van hoe het voorstel van de commissie-Derksen moet worden vertaald. Ik vind dat jammer. Ik had gehoopt dat de heer Duyvendak mij zou zien als de staatssecretaris die niet puur en uitsluitend vasthoudt aan de letterlijke vertaling van de evaluatie, maar daarnaast de mogelijkheid heeft geboden om andere zaken aan de orde te stellen. Ik heb dat expres gedaan om het wantrouwen weg te nemen. Ik heb altijd van de motie gezegd, dat de Kamer in meerderheid voor deze evaluatiepunten heeft gekozen, maar dat ik daarnaast alle ruimte biedt om aanvullende vragen te stellen.

De heer Duyvendak heeft dat gedaan en andere Kamerleden ook. Ik heb bij mijn weten het merendeel van zijn vragen beantwoord. Ik heb uitgebreid vermeld waarom ik op twee vragen geen antwoord heb gegeven. Als de meerderheid van de fracties aangeeft dat dit het is, dan moet er toch een moment zijn waarop ook hij zegt: jammer, ik had het er ook bij gewild, maar u hebt in ieder geval alle ruimte geboden om het veel breder te trekken dan het voorheen was en ik zal mij nu ook ervoor inzetten om te helpen dat vertrouwen in de buitenwereld te herstellen. Het is voor mij net zo belangrijk als voor hem dat dit vertrouwen er weer komt en dat wij met elkaar kunnen werken, deels kijkend naar het verleden, maar vooral kijkend naar de toekomst, om ervoor te zorgen dat het merendeel van de partijen ermee opschiet. Dat is beter dan een eeuwige discussie over wat er was en er misschien niet meer is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De staatssecretaris spreekt emotionele woorden. Het is gewoon een zakelijk verschil van mening, maar het gaat wel uiteindelijk om vertrouwen hebben in de regio. Ik heb een aantal verzoeken gedaan, die breed in de regio leven. Een aantal wordt niet eens genoemd in de brief en is kennelijk door de staatssecretaris of haar ambtenaren onder tafel geschoffeld. In ieder geval worden drie verzoeken niet gehonoreerd. Deze evaluatie heeft dus niet de breedte die nodig is om de stap voorwaarts te kunnen zetten in de regio. De evaluatie zal ontzettend veel gegevens opleveren die voor een groot deel niet relevant zijn, maar van de cruciale gegevens zal een aantal ontbreken. Mijn fractie

komt voor de vraag te staan of dit een proces is waarin wij vertrouwen hebben en waarvoor wij medeverantwoordelijkheid willen dragen. Wij zullen er vanmiddag verder over spreken. Het is evident dat ik op basis van de huidige stand van zaken denk dat het niks wordt. Zo ligt het.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eerst zei u nog: het is gewoon een zakelijk verschil van mening. Ik dacht: dan zitten wij op de goede weg. Want als wij over twee punten nog een verschil van mening hebben, terwijl de overige fracties zich daarbij neerleggen, dan is het inderdaad zakelijk, maar u zegt vervolgens: u schoffelt punten onder tafel. U hebt van mij alle ruimte gekregen, net als alle andere fracties, om alternatieven in te brengen en extra aanvullende vragen te stellen. Ik ben daarop ingegaan en heb gemeld welke ik zou overnemen en welke niet. Het merendeel van uw vragen heb ik overgenomen. Van de twee vragen die ik niet heb overgenomen, heb ik aangegeven waarom dat niet is gebeurd. Dat u begrippen gebruikt als "onder tafel schoffelen" stuit mij tegen de borst, omdat ik in dit proces juist alle openheid heb betracht. Soms zijn wij het op punten niet eens. Dat kan. Dat moeten wij van elkaar accepteren, maar u moet niet de indruk wekken dat ik niet mijn best doe om het vertrouwen in de regio te herstellen, want dat doe ik juist wel door dit onderzoek zo ontzettend breed te maken, zelfs zo breed dat ik meende uit het stuk van Derksen te moeten lezen, dat deze vond dat de evaluatie misschien wel te veel informatie zal opleveren. Dat is het dilemma als je vele partijen de gelegenheid geeft om extra zaken in te brengen. Ik hoop echt dat wij dit punt vanmiddag met elkaar kunnen afronden en dat wij met elkaar kunnen werken aan de toekomst.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb bewust de woorden "onder tafel geschoffeld" gebruikt, omdat in de brief die wij een paar weken geleden van u hebben gekregen staat dat een onderzoek naar de beschermkracht van het stelsel niet wordt uitgevoerd en dat er nooit eerder om was gevraagd, terwijl ik dat in mijn brief in het najaar wel heb gedaan en er steeds op heb gehamerd. Het is voor mij steeds het cruciale punt geweest, maar het wordt gewoon weggescho-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ven. Ik zie dat glashelder voor mij ogen gebeuren en blijf erop hameren dat dit het onderzoek is dat wij nodig hebben. Het is niet zo relevant om te weten of het in 2004 aan de normen voldoet. Wij moeten weten wat er gebeurt als je de randen van het systeem gaat opzoeken. Dat onderzoek hebben wij nodig en dat weigert u tot nu toe uit te voeren op de manier die volgens mij en vele anderen echt inzicht geeft in hoeveel bescherming het de bewoners biedt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U weet dat ik juist uitzoek hoe de randen eruit kunnen zien als je het helemaal zou opvullen en dat wij ook onderzoeken hoe het er bijvoorbeeld in 2010 uitziet. Wij verschillen op een aantal punten van mening over welke informatie zinvol is om verder uitgewerkt te worden, en welke niet. Ik kan er echt niets meer aan toevoegen en wil de discussie afsluiten met de vaststelling dat er twee punten zijn waarop wij nog van mening verschillen. Ik hoop dat wij, als dit debat met de Kamer is afgerond, er samen voor gaan om aan die andere dingen zo goed mogelijk invulling te geven.

Er zijn over dit onderwerp ook vragen gesteld die meer met de toekomst te maken hebben. De heer De Krom vroeg hoe het gaat met verbetervoorstellen en of er al voorstellen zijn aangeleverd. Er zijn zeer veel verbetervoorstellen ingeleverd. De sector is bezig een verbetervoorstel te maken en wilde mij vandaag onder andere daarover berichten, maar dat kon niet doorgaan, omdat ik vandaag in de Kamer sta. Wij zullen er een andere keer over moeten praten. Ik verwacht dat de sector voor de uiterste datum zijn voorstellen zal inleveren. Er zijn al veel voorstellen binnen van bewonersorganisaties en diverse andere betrokkenen. Wat dat betreft, kunnen wij heel hard aan de slag. Wij zullen het binnen de afgesproken tijd moeten redden. Wij hebben meteen gezegd dat het een krap schema was. De Kamer heeft wel eens gevraagd of het niet nog meer naar voren kon, maar dan zou echt het een en ander in het gedrang komen. Wij hebben goede mensen om het mede te kunnen beoordelen. Wij hebben goede inhoudelijke deskundigen en procesbegeleiders. Onze mensen zullen keihard moeten werken om het allemaal goed op een

rij te zetten. Wij hebben van tevoren met uw Kamer criteria besproken waaraan alles wordt getoetst. Dat geeft natuurlijk al heel veel houvast, want de voorstellen zullen rijp en groen zijn en op verschillende onderdelen betrekking hebben. Wij zullen in ieder geval moeten waarmaken wat wij hebben gezegd, namelijk dat het evaluatierapport er in februari 2006 ligt.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is positief om te horen, maar mijn vraag was ook hoe dat proces gaat verlopen om draagvlak voor dat soort voorstellen te creëren in de omgeving.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eerst komt er natuurlijk de feitelijke evaluatie. Wat komt er uit de motie-Baarda? Wat komt er uit de aanvullende vragen? Wat komt er uit de tweede analyse die wij wilden maken? Wat beoogden wij eigenlijk met de wet en hebben wij dat ook waargemaakt? Het derde deel bevat de verbetervoorstellen. Die komen op een rij te staan en die kun je ranken al naar gelang dat ze voldoen aan eisen in de nieuwe wet. Ik vind dat wij dan eerst een Kamerdebat moeten hebben, want de Kamer moet een oordeel kunnen geven over die evaluatie. Als wij op basis van de evaluatie besluiten dat er nieuwe wetgeving moet komen of dat de wetgeving moet worden aangepast, zullen wij daarmee vervolgens zo snel mogelijk aan de slag moeten. Dat doen wij natuurlijk met alle betrokken partijen, want de CROS zal erover willen adviseren en de sector zelf ook. Ik vind het belangrijk om een eerste reactie van de Kamer te hebben op de evaluatie, al beslist de Kamer dat natuurlijk zelf.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Het is belangrijk dat er in de omgeving draagvlak bestaat voor welke verbetervoorstellen dan ook, voor welke oplossing wij ook kiezen. Mijn vraag was wie dat proces nu in gang gaat zetten en gaat leiden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik u nog niet zeggen, want eerst moeten wij zien welke verbetervoorstellen er komen. Wij zullen dan opnieuw moeten kijken waarmee wij aan de slag willen. Vervolgens zullen

wij het draagvlak moeten gaan verwerven. Misschien praten wij langs elkaar heen, maar ik kan nog niet zeggen welke van de voorstellen het gaat worden, dus ook niet wie ermee aan de slag moet. Of is dat niet wat u bedoelt?

De heer **De Krom** (VVD): Mijn vraag gaat over het proces tussen Schiphol en zijn bureaus. Wij moeten niet weer hier in een ivoren toren allemaal oplossingen gaan verzinnen. Wij moeten draagvlak daarvoor in de omgeving hebben. Er is een proces nodig om met de omgeving daarover te communiceren. Er is iemand nodig die dat aanstuurt en leidt. Wie gaat dat nu doen? Als u op dit moment geen antwoord op die vraag kunt geven, kunt u misschien toezeggen dat u daarover gaat nadenken en de Kamer over het resultaat zult informeren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Sowieso zullen het geen ivoren torenvoorstellen zijn. Juist de omgeving zal die voorstellen aandragen, al zal ook het ministerie zijn best doen om een verbetervoorstel te doen. Het kabinet heeft aangegeven op basis waarvan het zal oordelen. Uw Kamer heeft onze criteria gezien en daaraan haar goedkeuring gehecht. Het is dus niet een kwestie van: van bovenaf bedacht en naar onderen geïmplementeerd. Het is een kwestie van: van onderaf gekomen en van bovenaf bekeken. Wat dat betreft, zou een deel van het draagvlak er al moeten zijn. Ik heb inderdaad nog geen vervolgproces voor het moment dat wij daadwerkelijk met een van de voorstellen aan de gang gaan. Ik wil uw Kamer daarover best een brief sturen.

Voorzitter. Ik ga nu over op het onderwerp groepsrisico en wil kort iets zeggen over veiligheid. De heer Haverkamp gaf aan dat ik in het AO heb gezegd dat wij maatschappijen die overtredingen begaan na een gesprek de kans zullen geven om hun best te doen om zich te verbeteren en dat wij niet meteen zullen ingrijpen, maar dat wij dat vervolgens wel snel daarna hebben gedaan. Ik neem aan dat hij doelt op Onur Air. Daarmee hadden wij al twee jaar lang gesprekken. Hij zal begrijpen dat op een gegeven moment de gesprekken over zijn en dat je moet ingrijpen. Dit geval moet

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

hij niet zien als een plotselinge verandering van gedachten tussen het einde van het AO en het interview. Hij moet het maar zien als uitvloeisel van de aandrang uit de Kamer om stevig op te treden tegen partijen die overtredingen begaan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Daarvoor heb ik waardering, maar vervolgens zou ik het bijzonder waarderen als u dat soort overwegingen met ons wisselde, zodat wij op dat moment zouden kunnen reageren. Dat is voor ons een zeer aangelegen punt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien is het goed om in ander verband nog eens te praten over hoe je in algemene zin bij dit soort dingen optreedt. In het specifieke geval dat je ingrijpt bij een maatschappij, bespreek je dat natuurlijk niet vooraf met de Kamer. Dat zult u begrijpen.

Heel kort wil ik nog iets zeggen over groepsrisico en vooral over het vervolg, want de heer Van Geel zal uitgebreider ingaan op de reden waarom de aanpassing van de wet is totstandgekomen zoals die is totstandgekomen. Ik heb in een aantal commentaren gehoord dat er vervolgens nu niets voor in de plaats komt. Dat is niet het geval. Wij hebben op 1 juni het "Plan van aanpak ex ante beleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol" naar de Kamer gestuurd. Wij hebben gesteld dat er een nieuw groepsrisicobeleid komt in plaats van de groepsrisico-standstillverplichting. Daarin geven wij ook aan waarom dat nog niet klaar is. Wij hebben in het verleden al gemeld waarom je het nu niet één op één kunt inwisselen. Het is een vrij ingewikkelde materie en je moet goed uitzoeken hoe je dat moet vormgeven.

De heer Duivesteijn vroeg bijvoorbeeld of wij ons nieuwe beleid baseren op de rapporten van B&A. In dit stuk staat dat de al genoemde rapporten van RIVM, NLR en B&A wel relevante voorwaarden en aanbevelingen hebben opgeleverd voor de ex ante evaluatie, maar geen concrete uitgewerkt beleidsalternatieven of scenario's voor groepsrisicobeleid. Om die reden gaan wij met de ex ante evaluatie die scenario's bedenken. De heer Duivesteijn is op één rapport

uitgebreid ingegaan, maar moet dit in de context zien, want het B&A-rapport is specifiek gemaakt om de gevoelens van de bestuurders te verkennen. De NLR en het RIVM gaan in hun rapporten bijvoorbeeld uitgebreid in op alternatieven voor groepsrisicobeleid. Die zitten dus meer aan de wetenschappelijke kant. Het ene rapport is meer een feelingrapport en de andere rapporten zijn meer feitelijke rapporten. Je moet al die rapporten bij elkaar zien om een goed totaalbeeld te kunnen hebben. Wij geven zelf aan dat deze ons onvoldoende houvast geven voor een nieuw groepsrisicobeleid en dat wij dat willen bereiken via de ex ante evaluatie. De kosten waren circa € 50.000. Wij hebben aangeboden, een technische briefing te geven over de verschillende rapporten, maar van dat aanbod heeft de Kamer geen gebruikgemaakt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Was die € 50.000 voor het rapport Vernieuwing groepsrisicobeleid Schiphol vanuit een bestuurlijk perspectief?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb hier bij B&A-rapport staan: kosten circa € 50.000, eindafrekening nog niet verwerkt. Wij weten het dus niet precies.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het kan dus nog hoger worden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het kan ook lager worden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Zou u zulke opdrachten dan voortaan niet aan mij kunnen geven? Dat zijn heel aantrekkelijke opdrachten. Je voert zes gesprekken met zes bestuurders. Nota bene zijn vele bestuurders in de directe omgeving niet geconsulteerd. Je zet die zes bestuurders bij elkaar en je zet er twee ambtenaren bij, nota bene van een directie die direct belanghebbend is, en...

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp uw overweging. U vindt het het geld niet waard.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik vind het een waardeloos rapport. Het is in ieder opzicht een waardeloos rapport. Het is onbegrijpelijk dat dit

wordt gezien als een officieel document, als een onderbouwing van de oplossing van een vraagstuk dat zo belangrijk is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg net dat wij dit niet gebruiken als onderbouwing van nieuw groepsrisicobeleid.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb die brief ook gelezen en wil hem er wel bij pakken als u dat wilt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de brief staat dat het ons onvoldoende informatie heeft opgeleverd.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dus u hebt € 50.000 ervoor betaald en vervolgens heeft het nog onvoldoende informatie opgeleverd om te komen met alternatieven. Dat geldt voor beide rapporten. In het andere rapport – ik wil het er ook wel bijhalen...

De **voorzitter**: Op deze manier is het geen interrumpen meer. Kortere vragen, alstublieft.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Als u daaraan behoefte hebt, wil ik ook wel een heel uitgebreide tweede termijn doen.

De **voorzitter**: Niet zo kribbig, alstublieft. Dat is toch nergens voor nodig. Stelt u rustig een korte vraag.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nee, ik stel geen korte vraag, voorzitter. Wij hebben hier een belangrijke problematiek aan de orde en ik ondervraag...

De **voorzitter**: Mijnheer Duivesteijn, alstublieft. Doe een beetje volwassen. Een korte vraag in een interruptie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wat u nu zegt, accepteer ik niet.

De **voorzitter**: Een korte vraag in een interruptie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik accepteer niet wat u op dit moment doet.

De **voorzitter**: Laten wij niet zo moeilijk doen. Wij hebben een hele dag met heel veel onderwerpen en

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

met heel veel Kamerleden die op tijd willen werken. Ik vraag u vriendelijk om kort te interrumperen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): U vroeg dat helemaal niet vriendelijk, want u had het over wel of niet volwassen doen.

Het gaat mij op dit moment in dit debat om de vraag of wij het groepsrisico serieus definiëren. Wij hebben hier rapporten die heel nadrukkelijk aangeven dat het groepsrisico substantieel is toegenomen. Juist dit rapport zou aanleiding moeten geven tot het nemen van heel concrete maatregelen. De staatssecretaris komt niet verder dan de constatering dat zij het verder gaat uitwerken. Dat is toch heel weinig substantieel!

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Laat ik eerst iets zeggen over de procedure. Vanmiddag spreken wij in een algemeen overleg over de toekomst van het groepsrisicobeleid. Op dit moment spreken wij over een aanpassing van de wet naar aanleiding van een algemeen overleg van twee jaar geleden.

De heer Duivesteijn zegt dat het groepsrisico stijgt en dat ik daartegen niets doe. Dat is niet juist, want in de beleidsagenda wordt aangegeven hoe van een standstill-verplichting voor groepsrisico overgegaan zal worden naar groepsrisicobeleid. De heer Van Geel zal ingaan op de reden waarom wij niet vasthouden aan de oude structuur en op de toekomst van het brede risicobeleid. Wij hebben een inhoudelijk, een technisch en een wetenschappelijk rapport laten uitbrengen over dit onderwerp. Bovendien is er ook een onderzoek gedaan naar de bestuurlijke omgeving. Een dergelijk onderzoek moet je overigens altijd laten uitvoeren als je beleid verandert, want bij veranderingen moet je draagvlak creëren.

In dat perspectief moet het rapport van B&A worden gezien. Dat is namelijk een scan van het draagvlak. De heer Duivesteijn vindt dit rapport onvoldoende. Dat oordeel delen wij niet. Het is een van de onderdelen. De andere onderdelen gaan in op de specifieke stijgingen en de ervaringen die in de omgeving zijn opgedaan. Die drie rapporten geven als je ze naast elkaar legt, een goed overzicht van de stand van zaken van

het groepsrisico en de manier waarop dat risico door de omgeving wordt beoordeeld.

Ik heb al eerder aangegeven dat je niet per ommekeer een nieuw groepsrisicobeleid kunt opstellen. Dat moet je zorgvuldig doen. De heer Duivesteijn is het misschien niet eens met dit voorstel, maar dat neemt niet weg dat ik vorig jaar al heb gezegd dat het niet mogelijk is om het een voor het ander in te wisselen en dat het tegelijkertijd ook noodzakelijk is om deze verplichting voor 1 januari uit de wet te halen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik stel vast dat wij op dit moment een verplichting uit de wet halen, maar dat het kabinet in zijn brief geen concreet voorstel doet om het groepsrisico te normeren. Het enige wat het kabinet doet, is het voornemen aan de Kamer voorleggen om te zoeken naar mogelijkheden voor beheersing van het groepsrisico. Dat oordeel kan volgens het kabinet echter pas ergens in februari 2006 worden beoordeeld. U schuift het hele vraagstuk dus voor u uit.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de brief wordt een concreet voorstel gedaan voor het vervoltraject. Wij hebben altijd gezegd dat het ons niet zal lukken om op hetzelfde moment een alternatief voor te leggen. Als u daar niet mee kunt leven, kan ik dat begrijpen. Wij hebben aangegeven waarom de huidige verplichting onrealistisch is en dat er gewerkt wordt aan groepsrisicobeleid en dat de standstillverplichting verdwijnt. Het is aan u om te bepalen of u daarmee akkoord kunt gaan, maar dat neemt niet weg dat het kabinet altijd heeft aangegeven dat het alternatief niet op hetzelfde moment gereed zou zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Na de Bijlmerramp, nu dertien jaar geleden, is de belofte gedaan dat het niet gevaarlijker zou worden. In die dertien jaar heeft de overheid echter geen beleid ontwikkeld om de bewoners te beschermen. Wat vindt u daarvan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik meen dat in 2002 voor het eerst is gezegd dat het huidige groepsrisicobeleid ingevoerd moest worden. De

luchtvaart is in de loop der jaren steeds veiliger geworden, ondanks het feit dat er steeds meer vliegtuigen bij zijn gekomen. Er is verder hard gewerkt aan de interne en externe veiligheid. Er wordt binnen de ruimtelijke ordening nog steeds hard gewerkt aan beheersing van de groepsrisico's. Aan die kant is de doelstelling dus ruimschoots gehaald. Toen men dit beleid inzette, heeft men zich echter onvoldoende gerealiseerd dat er meer mensen in dat gebied zouden gaan wonen, dat daar woningen bij zouden worden gebouwd en dat daar kinderen zouden worden geboren.

Terwijl de onveiligheid, waarvoor de luchtvaart verantwoordelijk was, kleiner werd, werd het groepsrisico groter door de bevolkingsgroei in de risicogebieden. U kunt dan ook niet zeggen dat er door de luchtvaart niets gedaan zou zijn. Twee jaar geleden is geconstateerd dat de directe koppeling tussen interne en externe veiligheid een slechte keuze was en dat je veel beter een koppeling kunt maken met ruimtelijke ordening en externe veiligheid en dat je beter een gebiedsgericht groepsrisicobeleid kunt voeren. U kunt dus niet waarmaken dat er niets is gedaan om de mensen in het gebied te beschermen. Wat u wel zou moeten doen, is constateren dat de sturing op het terrein van de ruimtelijke ordening onvoldoende was. Dat heeft namelijk geleid tot de huidige problemen, problemen die het kabinet nu probeert op te lossen.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ruim twee jaar geleden is de discussie losgebrand over de vraag of het statistisch-causaal model uit het amendement van de heer Van Gijssel nog wel hanteerbaar was. In een algemeen overleg heb ik de conclusie getrokken dat dit model niet realistisch was en dat wij de vraag moesten beantwoorden of de consequenties van deze conclusie nog wel aanvaardbaar waren. Als wij aan het model hadden vastgehouden, had dat namelijk moeten leiden tot een drastische inperking van het aantal vluchten of een drastische ingreep in de ruimtelijke ordening van een gebied van 56 bij 56 km.

Naar aanleiding van mijn opmerkingen is verder gediscussieerd en ik heb toen gezegd dat ik het niet bij een constatering zou laten.

Van Geel

Door een aantal fracties werd namelijk betwijfeld of ik wel actie zou ondernemen. Mijn eerste actie bestond eruit dat ik het RIVM en de NLR een rapport heb laten opstellen over de vraag of mijn veronderstelling juist was en wat de feitelijke situatie was. Mijn veronderstelling bleek juist en meer in het bijzonder kwam uit dit rapport naar voren dat het groepsrisico sinds 1990 bijna verdubbeld is. De belangrijkste stijging had plaatsgevonden in een zeer beperkt gebied rondom Schiphol. Dat is een buitengewoon relevante waarneming.

Het groepsrisico was gebaseerd op de opgetelde risico's in een gebied van 56 bij 56 km. Dat bleek geen operationele basis voor sturing als het gelijktijdig zowel op het gebruik van de luchthaven als op de ruimtelijke ontwikkeling van toepassing is. Deze constatering zal misschien betreurd worden door de indieners van het amendement, maar het is niet anders. Ik vind het echter van leiderschap getuigen dat ik de belofte uit 1992 ter discussie heb durven stellen en heb durven zeggen dat wij op de verkeerde weg waren. Ik heb publiekelijk gezegd dat wij elkaar geen knollen voor citroenen moesten verkopen. Ik meende dat, want Kamer en regering waren echt een onbegaanbare weg ingeslagen, een weg die voor een meerderheid van de Kamer onaanvaardbare gevolgen gehad zou hebben.

Wat heb ik vervolgens gedaan? Het kabinet heeft volgens mij goede stappen gezet. Uit het rapport bleek dat het overgrote deel van het gebied een verwaarloosbare bijdrage levert aan het totale groepsrisico. Dat is een belangrijke constatering, want daardoor werd het mogelijk om voor de gebieden rond de 20-Ke-contour, het belangrijkste risicogebied, een stringent ruimtelijk beleid te formuleren. Dit beleid is in de Nota Ruimte vastgelegd. Het RIVM heeft hierover overigens gezegd dat het een prachtig voorbeeld is van een stevige ingreep die noodzakelijk was om het groepsrisico beheersbaar te houden.

Ik heb ook vragen gesteld. In de brief met de reactie op het RIVM-rapport heb ik namelijk geschreven dat het een lastig proces is en dat hierover met de Kamer moet worden gediscussieerd. Ik heb de Kamer met andere woorden uitgedaagd om mee te denken over mogelijke oplossingen. Hoe moeten wij het een en

ander vertalen naar het beleid voor ruimtelijke ordening? Moeten wij kiezen voor centrale sturing, de keuze van mijn voorganger, of voor gebiedsgerichte sturing op het niveau van de gemeente? Die vraag heb ik openlijk voorgelegd aan de Kamer, omdat ik meende dat dat de beste manier was om een oplossing te vinden.

De discussie over het groepsrisico wil ik graag verbinden met de integrale visie van het kabinet op groepsrisico's. Daartoe zijn adviezen gevraagd aan de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Deze raden hebben belangrijke adviezen uitgebracht over de wijze waarop met risico's en groepsrisico's moet worden omgegaan. Naar aanleiding van deze adviezen heb ik besloten om zo mogelijk nog dit jaar met een kabinetsvisie op het integrale groepsrisicobeleid te komen. Luchtvaart is een van de elementen in deze kabinetsvisie, net als transport en inrichting. Ik kom hierover nog zeker met de Kamer te spreken.

Het RIVM-rapport is de weerslag van een gedegen onderzoek naar de problemen en de mogelijke oplossingen. Het is volgens mij dan ook volstrekt logisch dat het kabinet na de ex-ante-evaluatie verschillende opties ter bespreking aan de Kamer heeft voorgelegd.

□

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. De Wet luchtvaart bepaalt dat de regering beleid voor groepsrisico's moet uitwerken. In eerste termijn heb ik gezegd dat ik mij kan voorstellen dat er legitieme redenen zijn om de Wet luchtvaart bij te stellen. Ik heb dat gezegd omdat ik niet de indruk wil wekken dat de legitimiteit hiervan in het geding is. Volgens mij moeten wij nu echter antwoord geven op de belangrijke vraag of het kabinet invulling geeft aan de bedoeling van de indieners van het amendement en daarmee de bedoeling van de wetgever.

Uit het RIVM-rapport blijkt evident dat het groepsrisico in bepaalde delen van het gebied, de directe omgeving van de luchthaven, substantieel is toegenomen. Dat betekent dat er een direct risico is voor een groep burgers. Naar de mening van de fractie van de PvdA is een dergelijk risico onaanvaardbaar.

Ik beseft dat aan luchthavens altijd veiligheidsrisico's verbonden zullen zijn, maar dat laat onverlet dat op ons de verplichting rust om die risico's in te perken.

De heer Haverkamp zegt tegen mij dat ik in een bepaalde tijdsperiode allerlei briljante alternatieven zou moeten verzinnen. Met alle waardering voor de heer Haverkamp: dat is aan het kabinet. Staatssecretaris Van Geel heeft terecht aangegeven dat je elkaar geen knollen voor citroenen moet willen verkopen. Dat is natuurlijk waar, maar dan moet hij tegelijkertijd wel voorstellen doen voor vermindering van het groepsrisico. Uit figuur 21 van het RIVM-rapport blijkt klip en klaar dat het groepsrisico in een aantal gebieden buiten de 20-Ke-zone van de Nota Ruimte substantieel is. Het is de verantwoordelijkheid van de regering om daaraan wat te doen. De heer Duyvendak heeft dat terecht opgemerkt. De Kamer moet op haar beurt de regering hier weer op aanspreken.

De staatssecretaris heeft het over een briljante brief van anderhalf kantje waarin ingegaan wordt op de stappen die zullen worden gezet. Deze stappen zijn gebaseerd op het RIVM-rapport Vernieuwing groepsrisicobeleid Schiphol vanuit bestuurlijk perspectief en het rapport dat ik eerder al noemde. Ik ging er helemaal van uit dat het kabinet op basis van dit rapport een duidelijk advies zou uitbrengen, bijvoorbeeld dat de staatssecretaris op grond van de rapporten van mening is dat er verder geen handelingen hoeven te worden verricht.

Maar wat schetst mijn verbazing: in de brief wordt toch weer een sprong voorwaarts gemaakt. Ik doel dan op de overstap naar een gebiedsgerichte benadering. Ik ben het op zichzelf wel eens met deze benadering, maar de argumenten hiervoor kunnen in ieder geval niet in het bestuurlijke rapport worden gevonden. Hoogstens kunnen die worden afgeleid uit het RIVM-rapport, maar juist dat rapport zou redenen moeten zijn om onmiddellijk maatregelen te nemen. Die toezegging doet de regering echter niet. Ons wordt alleen maar aangegeven dat dergelijke oplossingen zullen worden onderzocht.

Verder wordt de Kamer voorbereid op het feit dat het vaststellen van de toegevoegde waarde van de gebiedsgerichte benadering voor de

Duivesteijn

beheersing van het groepsrisico naar de mening van de regering pas mogelijk is nadat ook het overige risicobeleid uit het Schipholstelsel is geëvalueerd. Als wij vanmiddag in het algemeen overleg spreken over de privatisering van Schiphol kan niet gewacht worden op de evaluatie die in februari 2006 zal plaatsvinden, maar voor het groepsrisicobeleid is dat geen enkel probleem. Ik kan dat niet rijmen. Daarom stel ik voor dat de regering de Kamer tegemoetkomt en concrete voorstellen doet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor de beantwoording

Op één punt hoor ik nog graag een toezegging van het kabinet en wel op de vraag hoe men na de evaluatie om zal gaan met eventuele voorstellen voor verbeteringen. De heer Duivesteijn merkte namelijk terecht op dat wij niet alleen voortgang moeten maken met de privatisering maar ook met het risicobeleid. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op dit moment de inspanningen van de regering vooral gericht zijn op het uitvoeren van de evaluatie en tot op heden minder op de wijze waarop met verbetervoorstellen wordt omgegaan;

verzoekt de regering om de Kamer voor 1 september 2005 een plan van aanpak te overleggen waarin zij aangeeft hoe zij omgaat met de verbetervoorstellen zodat in het gebruikjaar 2006-2007 de eerste verbeteringen geïmplementeerd kunnen zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 11 (29395).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter.

Ik bedank het kabinet voor de beantwoording.

Ook vanmorgen kwam de uitvoering van de motie-Baarda en de uitvoering van het plan van aanpak voor de evaluatie ter sprake. Hierover wordt al veel langer gesproken en om verdere onduidelijkheid over dit plan van aanpak te voorkomen, wil ik de Kamer om een uitspraak vragen. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de motie-Baarda helder is in de omschrijving van de evaluatiecriteria;

van mening dat de motie-Baarda door de regering correct wordt uitgevoerd;

verzoekt de regering, de uitvoering van het plan van aanpak met kracht ter hand te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 12 (29395).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het is goed dat de heer De Krom voor mij het woord voerde, want zijn motie maakt het mijn fractie mogelijk om haar positie te markeren tegenover het plan van aanpak en de evaluatie. Vanmiddag wordt hierover nog gesproken in een algemeen overleg, maar als aan de huidige stand van zaken niets verandert, zal het oordeel van mijn fractie luiden dat de evaluatiecriteria niet voldoende. Wij denken dat de evaluatie aan andere eisen moet voldoen om een nieuwe basis van vertrouwen en een nieuwe start in de regio mogelijk te maken.

Het is aan de mensen in de regio niet uit te leggen dat sinds 1992 tegen hen wordt gezegd dat zij zullen worden beschermd met nieuwe normen en een nieuw handhavingssysteem en dat er nog steeds geen nieuw systeem is. In de PKB van

1995 werd beloofd dat van de standstill gebruik zou worden gemaakt om een nieuw systeem uit te werken. Deze belofte is in 1997 en 2001 herhaald. En nu zegt de regering weer: het is allemaal zo ingewikkeld; wij komen pas in 2006 met ideeën. In 2006 zullen wij, vijftien jaar nadat het vliegtuig in de Bijlmer neerstortte, met de zaak bezig zijn. De overheid heeft dan naar mijn idee gewoon verzaakt te doen wat zij de burgers toen heeft beloofd, namelijk een heldere norm vaststellen en die handhaven. Daar is grote vraag naar. Het is triest, maar ik kan geen andere conclusie trekken.

Tot slot wil ik een citaat voorlezen van iemand die de laatste tijd veel beschimpd wordt, maar soms heel verstandige dingen zegt, te weten onze minister-president. Hij heeft tien dagen geleden een rede gehouden over het milieu. Daarin zei hij het volgende: laten wij vasthouden aan ambitieuze doelstellingen als wenkend perspectief. Want wat zie je nu soms gebeuren als er strenge eisen worden gesteld? Dat de onzekerheid over de opgave die met het halen van de normen samengaat, in stelling wordt gebracht om die normen aan te vechten of te versoepelen. Natuurlijk is het waar, zo vervolgt de minister-president, dat in een dichtbevolkt land als Nederland zeer hoge investeringen en ingewikkelde ingrepen gemoeid kunnen zijn met het halen van de normen, maar onzekerheid daarover mag onze ambities niet remmen en mag niet leiden tot het omlaag schroeven van die normen. Helaas gebeurt dat nu wel met het groepsrisico rond Schiphol.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. In de motie Haverkamp/De Krom wordt gevraagd om een evaluatie. Ik heb zojuist al toegezegd dat ik een brief zal sturen en de aanpak van de verbetervoorstellen gezwind ter hand zal nemen. Het implementeren van de eerste verbeteringen in 2006 en 2007 vormt een knelpunt. Dit kan wel als het binnen de huidige wet past. U kent de termijn die staat voor een wetswijziging, dus als de wet moet worden aangepast, ligt het ingewikkeld. Verder heeft de Kamer een motie aangenomen waarin staat dat er voorlopig niets mag worden



De heer Haverkamp (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

aangepast, totdat de evaluatie er is. Als wij verbetervoorstellen voor die tijd geïmplementeerd willen hebben, zullen wij wel nauw met de Kamer moeten samenwerken. Ik vind het aantrekkelijk om de voorstellen die al kunnen worden geïmplementeerd, daadwerkelijk te implementeren. Ik kan niet voor 1 september aangeven welke voorstellen al dan niet uitgevoerd zouden kunnen worden, want de voorstellen moeten worden beoordeeld. Wel zouden wij bij de evaluatie in februari 2006 kunnen aangeven wat wij kunnen invoeren zonder wetwijziging en wat wij kunnen invoeren na wetwijziging. Dat maakt het mogelijk om het proces te versnellen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Moet de motie worden uitgelegd als een verzoek om het groepsrisico in te perken en daarvoor voorstellen te doen voor 1 september van dit jaar? Over de algemene strekking van de verbetervoorstellen merk ik op: ik zou de hele wereld wel willen verbeteren, met ingang van vandaag.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij gaat het over de evaluatie, niet over het groepsrisico.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Ik geef u kort het woord, maar nu wordt via de staatssecretaris door de heer Duivesteijn een vraag gesteld aan de heer Haverkamp over de motie die hij heeft ingediend.

De heer **Haverkamp** (CDA): Los van de motie wil ik de heer Duivesteijn niet beletten om de wereld te verbeteren, maar met deze motie probeer ik van de regering het volgende te vragen. Men krijgt nu alle verbetervoorstellen binnen. Dan kan toch al worden beoordeeld wat realistisch is en voor welke zaken een wetwijziging noodzakelijk is? Laat de regering dat inventariseren en ervoor zorgen dat zij in 2006 en 2007 al iets aan de mensen in de omgeving kan bieden. Het gebrek aan vertrouwen is groot. Als er pas in 2007 en in 2008 iets wordt gedaan met verbetervoorstellen die mensen indienen, zou ik dat heel jammer vinden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het is mij helder. Het gaat niet over het groepsrisico, dus het gaat niet over het onderwerp waarover wij het vandaag hebben.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Neen, de staatssecretaris gaat door met haar betoog.

Deze discussie had moeten plaatsvinden in de tweede termijn van de heer Haverkamp.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan u op 1 september nog niet leveren waar de indieners van de motie om vragen, maar ik zou dat wel kunnen doen als wij de evaluatie opleveren. Als men daarmee akkoord gaat, neem ik de motie over, maar anders moet ik de aanneming daarvan ontraden. De heer Duyvendak zei dat er niets was gebeurd in 13 jaar. Dat is niet het geval, want er is voor wat betreft de luchtvaart uitgebreid op gestuurd om alle risico's te verminderen. Dat betreft de interne en de externe veiligheid, alsmede het groepsrisico en – wat dit laatste betreft – is er ook gestuurd via de ruimtelijke kant. De wijze waarop in een amendement is vastgelegd hoe de groepsrisico-standstill eruit moest zien, is het enige onderdeel waarvan wij zeggen dat het niet haalbaar is. Wij zullen met een nieuw, aangepast groepsrisicobeleid komen, om de problematiek verder op te pakken. Ik vind het niet meer dan logisch dat wij dit doen in aansluiting op het groepsrisicobeleid dat ook voor andere sectoren wordt ontwikkeld.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de staatssecretaris hartelijk, en trek mijn motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Haverkamp-De Krom (29395, nr. 11) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik ben blij dat de heer Duivesteijn niet ter discussie stelt dat er redenen kunnen zijn om van eenmaal afgesproken beleid na te gaan wat de maatschappelijke gevolgen zijn, en dat met elkaar te bespreken. Over zijn opmerking dat het lang duurt om van deze waarneming te komen tot nieuw operationeel beleid, zeg ik: net als hij zou ook ik liever vandaag de wereld willen verbeteren. Wij hebben echter heel duidelijk het proces ingezet om zo snel mogelijk greep te krijgen op het groepsrisico. Naar aanleiding van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad is er een nieuwe oriëntatie gevraagd op het groeps-

Van Geel

risico in dit dichtbevolkte land in zijn algemeenheid. Wij zullen nog dit jaar met een beleidsnota komen. Wij moeten dit moeilijke proces in de vingers krijgen. Wij hebben in het verleden wel beleid geformuleerd, maar het is voor het RIVM een majeure opgave geweest om in een raster van honderd bij honderd meter in beeld te brengen wat er feitelijk aan de hand was. Dat is buitengewoon relevant werk, omdat wij nu verfijnd kunnen sturen op risico in een nieuw model. Wij doen dat niet op een plek waar niemand woont, of waar er sprake is van een niet-relevante ontwikkeling, maar juist op de hotspots van het groepsrisicobeleid. Wij kunnen alle instrumenten inzetten, zoals de ruimtelijke ontwikkeling. Verder kunnen wij de instrumenten inzetten die te maken hebben met de wijze waarop wordt aangestuurd en aangevlogen. Wij hebben dus verschillende mogelijkheden om dit op te pakken. Het kan natuurlijk altijd veel sneller, maar er is een majeure taak verricht om zo ver te komen.

Ik ga ook even in op begrippen als risico en veiligheid. De heren Duivesteijn en Duyvendak hebben opgemerkt dat de veiligheid afneemt en dat het risico voor de burger toeneemt. Ik ontken dat dit iets met groepsrisico te maken heeft. Wij moeten zorgvuldig zijn met de terminologie die wij met elkaar gebruiken. Het een heeft niets met het ander te maken. Twee jaar geleden heb ik in een AO het volgende gezegd. Stel dat ik alleen in een polder woon met een bepaald plaatsgebonden risico. Als er dan iemand naast mij komt wonen, loop ik als persoon nog steeds hetzelfde risico en geldt voor mij hetzelfde veiligheidsniveau. Het groepsrisico is echter toegenomen. Als wij dat door elkaar gaan halen, wekken wij de indruk dat het groepsrisicobeleid iets te maken heeft met de individuele veiligheid van mensen. Dat wil ik niet horen. Ik vind dat geen correcte manier om een bepaalde sfeer op te roepen. Groepsrisico heeft te maken met de omvang van een ramp en met de kans op maatschappelijke ontwrichting. Dat is een andersoortige discussie, en voor de zuiverheid wil ik daar nog een keer op wijzen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat is heel zuiver geformuleerd, maar wij zijn het beiden eens met de conclusie van het RIVM dat het

groepsrisico is verdubbeld. Dat is gewoon een evident feit.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ja, daarover bestaat geen enkele twijfel, maar ik heb twee jaar geleden al de stelling ingenomen dat dit het geval zou zijn. Hoe betreurenswaardig het ook is, deze stelling is alleen maar bevestigd. Het is jammer dat deze ontwikkeling niet is bij te sturen. De brief van de minister-president is mede namens mij gestuurd. In het milieubeleid worden normen opgerekt, en die lijn zouden wij ten principale niet moeten volgen. Dat is echter iets anders dan je ogen sluiten voor zaken die apert niet kunnen of onduidelijk zijn. Neem de norm voor fijn stof. Ik heb ook van de milieubeweging brieven gekregen, waarin staat dat men snapt dat het op een bepaalde manier is afgesproken en niet kan. Wij moeten dat benoemen, en duidelijk maken dat wij de andere normen absoluut willen realiseren. Wij moeten duidelijk zijn in wat niet kan, en hard en straf zijn in wat wel kan, en dat daadwerkelijk uitvoeren.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over het wetsvoorstel en de ingediende motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 16 juni 2005 over **coëxistentie van gg-gewassen, conventionele gewassen en biologische gewassen**.

De **voorzitter**: voor alle zekerheid zeg ik nog maar eens dat wij deze laatste twee weken voor het reces het systeem hanteren van alleen het indienen van een motie, met hoogstens een heel korte verhelderende vraag aan de indiener van de motie, gevolgd door de reactie van de bewindslieden.

Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

□

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Wij zijn het debat begonnen met een citaat van de

commissie-Terlouw, die stelde dat Nederland eigenlijk te klein is voor de teelt van transgene gewassen. Ik heb een motie meeondertekend van collega Rouvoet, die dit aan de orde stelt. Mijn fractie is niet overtuigd van de voordelen van de introductie van gentechnologie. Wij vinden dat het convenant dat voorligt niet ver genoeg is uitgewerkt. Met name op het gebied van de vervolgschade ontbreekt een juridisch kader. Daarover dien ik straks een motie in.

Dan kom ik nu op het schadefonds. Ik heb de minister herhaaldelijk gevraagd om te komen met een kosten-batenanalyse, om daarmee verantwoording af te leggen over de vraag waarom de overheid daarvoor input zou leveren. Ik ben van mening dat degene die iets introduceert en dus de lusten heeft, ook de lasten op zich zou moeten nemen. In ons jargon noemen wij dat het principe van "de vervuiler betaalt". Ook daarover dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de commissie-Van Dijk een advies heeft uitgebracht over de wijze waarop in Nederland omgegaan moet worden met ongewenste vermenging van traditionele gewassen en genetisch gemodificeerde gewassen;

overwegende dat de commissie voorstelt een schadefonds in te stellen voor onverhoopte calamiteiten en dat dit fonds via product-schapheffingen door alle agrariërs gevuld zou moeten worden en dat het kabinet al heeft toegezegd ook een financiële bijdrage te leveren;

van mening dat die agrariërs en zaadveredelaars die kiezen voor het gebruik van gentechnologie zowel de baten als de lasten zelf moeten dragen vanuit het principe "de vervuiler betaalt";

verzoekt de regering, het principe "de vervuiler betaalt" toe te passen op het coëxistentiebeleid, erop toe te zien dat het schadefonds gevuld wordt door die delen van de sector die baat hebben bij de toepassing van gentechnologie en zelf geen bijdrage te leveren aan het