

62ste vergadering

Donderdag 25 maart 1999

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 111 leden, te weten:

Van den Akker, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, Bolkestein, Van Bommel, Bos, Brood, Buijs, Bussemaker, De Cloe, Cornielje, Crone, Van Dijke, Dijksma, Dittrich, Van Dok-van Weele, Duijkers, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Giskes, De Graaf, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Hessing, Hillen, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmöller, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schoenmakers, Schutte, Smits, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stroeken, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weisglas, Van Wijmen, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Zijlstra en Van Zuijlen,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-Lebbink, vice-minister-president, minister van Economische

Zaken, en de heer Van Hoof, staatssecretaris van Defensie.

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

Van Oven, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Feenstra, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Ross-van Dorp, Weekers en Dankers, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van bepalingen in de Wet milieubeheer met betrekking tot milieueffectrapportage (26350).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 11 maart 1999 over **Eindhoven Airport**.

De **voorzitter**: Zoals gebruikelijk bij de behandeling van een verslag van een algemeen overleg, gelden er spreektijden van twee minuten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter!

Alle fracties en het kabinet zijn het erover eens dat het belangrijk is voor Eindhoven Airport milieunormen te ontwikkelen. Die normen dienen gebaseerd te zijn op de werkelijke milieuoverlast en de werkelijke geluidsoverlast, zodat men kan nagaan hoeveel vliegbewegingen bij Eindhoven Airport mogelijk zijn. Op dit moment moeten wij constateren dat er nog geen milieunormen zijn en dat nog gelden: het structuurschema Militaire terreinen uit 1980 en de nota Relus die in 1997 is vastgesteld en waarin uitgegaan wordt van 18.050 vliegbewegingen en 264 vliegbewegingen van zware vliegtuigen.

Voorzitter! Een betrouwbare overheid gooit niet oude schoenen weg voordat er nieuwe zijn. Een betrouwbare overheid houdt zich aan afspraken en toezeggingen die aan vliegvelden en omliggende gemeenten en bewoners zijn gedaan. Daarom zeggen wij: totdat die normen er zijn, moet een betrouwbare overheid zich houden aan de afspraken die zij zelf gemaakt heeft, afspraken die ook het vliegveld in een convenant met omliggende gemeenten en bewoners heeft gemaakt. Wij hopen natuurlijk dat er snel nieuwe normen zullen zijn.

Vorig jaar is afgeweken van de afspraken. De rechter heeft geoordeeld dat dat niet mag.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter! Ik wijs de heer Van der Steenhoven erop dat het convenant door de rechter is afgekeurd en buiten werking gesteld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ga hier in op de uitspraak die de rechter heeft gedaan, ook met betrekking tot het aantal vliegbewegingen van zware

Van der Steenhoven

vliegtuigen bij Eindhoven Airport. De rechter heeft vastgesteld dat die vliegbewegingen beperkt zouden moeten blijven tot 264. De beschikking die vorig jaar met betrekking tot de vliegbewegingen van zware vliegtuigen van kracht was, heeft hij buiten werking gesteld.

Voorzitter! Wij zijn van mening dat de regering zich moet houden aan de gemaakte afspraken. Daarom sprak ik al over een betrouwbare overheid. Samen met de fracties van de PvdA en D66 zullen wij op dit punt een motie indienen.

Er moet mij nog iets van het hart. Twee weken geleden hebben wij in een AO met de staatssecretaris en de minister nadrukkelijk gevraagd: komt er dit jaar nog een beschikking voor de zware vliegtuigen? Op die vraag is toen niet een helder antwoord gekomen. Een week later, dus nu een week geleden, lag er ineens wel een beschikking. Ik vind het op zijn zachtst gezegd zeer merkwaardig dat destijds ons niets is meegedeeld, terwijl nadrukkelijk om een beschikking werd gevraagd. Nu lijkt het erop dat geprobeerd wordt de Kamer voor voldongen feiten te plaatsen. Ik vind dit een onjuiste gang van zaken.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik vervang mijn fractiegenoot de heer Van Bommel die vanwege de staat van oorlog waar Nederland min of meer in verkeert, andere bezigheden heeft.

Tijdens het AO heeft mijn fractie gevraagd naar de veiligheid op Eindhoven Airport, gezien de verschillende verantwoordelijkheden van de civiele en de militaire autoriteiten. Daarbij komt dat de civiele verantwoordelijkheid verdeeld is over de gemeente Eindhoven en Schiphol. De minister van Verkeer en Waterstaat antwoordde op deze vraag dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de verdere uitwerking van het traject om het militaire en civiele regime met elkaar in relatie te brengen. Voorzitter! Dit is een wat cryptische omschrijving. De Kamer en de omwonenden hebben er recht op snel hierover duidelijkheid te krijgen. Ik vraag dan ook op korte termijn een reactie van de minister. Wellicht kan de projectgroep een tussenrapportage uitbrengen.

Voorzitter! Ik wil graag ook weten wat de staatssecretaris bedoelde met

de mysterieuze opmerking dat de geluidsoverlast van het militaire verkeer niet zozeer voortvloeit uit het aantal vliegbewegingen als wel uit het operationele gebruik van militaire vliegtuigen. Ik vrees dat Kamer en omwonenden hiermee met een kluitje in het riet worden gestuurd, om later geconfronteerd te worden met een toename van het aantal militaire vliegbewegingen.

Mijn fractie heeft tijdens het AO bezwaar geuit tegen de indirecte subsidiëring van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport. Volgens de minister van Verkeer en Waterstaat was daar echter geen sprake van. Wel worden volgens haar standaard financiële tekorten ten gevolge van de luchtverkeersleiding door de rijksoverheid gedekt. Kennelijk is indirecte subsidiëring van de burgerluchtvaart een standaardprocedure, dus is er wel degelijk sprake van subsidie.

Mijn fractie heeft ook gepleit voor vermindering van het aantal vluchten van Eindhoven Airport; de verzilvering van het vredesdividend. Er is ook een breed draagvlak in de Kamer voor het beperken van binnenlandse vluchten. Beide bewindslieden hebben echter niet op het voorstel gereageerd. Ik vraag hen dit alsnog te doen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gesuggereerd dat het aantal vliegbewegingen niet relevant is zolang een en ander maar binnen de geluidsnormering valt. Voorzitter! Dat lijkt mij niet juist, want dan zou de verzilvering van het vredesdividend meteen weer tenietgedaan worden. Daar schieten de omwonenden niets mee op. Zolang de geluidszones voor Eindhoven Airport nog indicatief zijn, moet tenminste het aantal vluchten op het huidige niveau worden bevroren. In verband met de indicatieve status van de geluidszone die al twintig jaar van kracht is, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de geluidszonering rond Eindhoven Airport al sinds jaar en dag slechts een indicatieve status heeft;

overwegende, dat deze situatie de

omwonenden geen mogelijkheid geeft zich juridisch te weren tegen de ingestelde geluidszone;

overwegende, dat de onzekerheid over de contouren van de definitieve geluidszone geen goed doet aan het leefklimaat in de omgeving van Eindhoven Airport en aan het welzijn van de omwonenden;

verzoekt de regering binnen afzienbare tijd doch vóór gereedkoming van het structuurschema Burgerluchtvaart voor Eindhoven Airport een definitieve geluidscoutour vast te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 26 (26200-X).

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik sluit mij op het punt van de plannen van het kabinet aan bij de vorige sprekers. Het civiele medegebruik is vastgelegd in een aantal overeenkomsten op basis van de Luchtvaartwet tussen de Staat der Nederlanden en het vliegveld Welschap bij Eindhoven. De indruk bestaat dat er nu vooruitgelopen wordt op nieuwe aanwijzingen die nog niet rechtsgeldig zijn.

In 1979 is de aanwijzing inzake militaire luchtvaartterreinen vastgesteld. Dat is de basis waarop wij nu werken. De discussie tijdens het AO ging met name over de vraag wat het uitgangspunt is: zonering, geluidsbelasting of aantal vliegbewegingen. In de brief van het kabinet van 6 januari 1999 staat dat het aantalscriterium nog niet is losgelaten en dat dit ook geldt voor de zware vliegtuigen. Voor 1998 is een beschikking voor het aantal vliegbewegingen van zware toestellen uitgegeven, dat vermeerderd zou moeten worden van 132 naar 468. Deze is door de rechter ongedaan gemaakt, maar de minister is daartegen in beroep gegaan. Het kan niet zo zijn dat er voor 1999 alvast een nieuwe beschikking ligt, zoals ik opmaak uit krantenberichten. Graag hoor ik hiervan een bevestiging of een ontkenning van het kabinet. In ieder geval denken wij dat

Van 't Riet

dit geen goede handelwijze is, omdat er afspraken zijn gemaakt met de omwonenden. Er is een convenant gesloten dat weer in bespreking is, zo heb ik begrepen. Men moet wel weten waar men aan toe is. Daarom heb ik een motie geformuleerd, waarin ik het kabinet een aantal vragen stel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de nota Relus uitgaat van maximaal 18.050 civiele vliegtuigbewegingen per jaar met toestellen die zwaarder zijn dan 6000 kg, waarvan 264 bewegingen met middelgrote vliegtuigen die geschikt zijn voor chartervervoer en/of vracht;

constaterende, dat deze aantallen vliegbewegingen zijn opgenomen in het structuurschema Militaire terreinen;

verzoekt de regering zich te houden aan het afgesproken aantal vliegbewegingen, zoals die zijn opgenomen in het structuurschema Militaire terreinen, totdat er een aanwijzingsbesluit ligt dat niet uitgaat van vliegbewegingen maar van geluidszones, op basis van gemeten geluidsbelasting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Timmermans, Van der Steenhoven en Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (26200-X).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik dring er bij het kabinet op aan dat de voorlopige aanwijzing die nu voor de luchthaven geldt, gauw definitief wordt. Er moet haast worden gemaakt met een definitieve aanwijzing voor deze luchthaven. Dan kunnen dit soort zaken voorkomen worden.

De heer **Timmermans** (PvdA): Voorzitter! Ik kan heel kort zijn. Ook mijn fractie wil graag een verheldering van de beschikkingen die nu

voorliggen, zowel over vorig jaar als over dit jaar.

Bij de discussie over Schiphol heeft de PvdA-fractie het uitgangspunt gehanteerd dat je oude schoenen niet moet weggooiën voordat je nieuwe hebt, zoals de heer Van der Steenhoven ook heeft gememoreerd. In dit verband steunen wij het streven van het kabinet om te komen tot een aanwijzingsbesluit op basis van gemeten geluidsbelasting, maar dat aanwijzingsbesluit moet er wel snel komen. Het duurt gewoon veel te lang voordat dit er is. Mijn fractie heeft de motie van mevrouw Van 't Riet ondersteund. Wat ons betreft moet de huidige situatie worden bevroren, totdat de nieuwe normering er is. Dan is er voldoende wettelijke basis om in de nieuwe situatie te opereren.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie is een voorstander van verdere groei van de burgerluchtvaart op het vliegveld Eindhoven. Deze is ook vastgelegd in het kabinetsbeleid voor regionale luchthavens. Het is niettemin duidelijk dat een en ander binnen bepaalde milieunormen moet plaatsvinden, zoals wij in het algemeen overleg ook hebben aangegeven.

De voorzitter: U kunt de heer Oplaat toch wel zijn eerste zin laten afmaken? Maar vooruit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het ook vervelend om meteen al na de eerste zin te interrumperen, maar ik wil graag weten waar in het regeerakkoord staat dat regionale luchthavens mogen groeien.

De heer **Oplaat** (VVD): Er staat ergens omschreven dat de groei van regionale luchthavens ook in de toekomst mogelijk moet blijven binnen de huidige milieunorm. Ik weet niet exact op welke pagina, maar het staat ergens omschreven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Binnen de huidige milieunormen is groei erg onwaarschijnlijk.

De heer **Oplaat** (VVD): Binnen de huidige milieunorm mag je een groei maken van 15.000 naar 18.000, zoals ook in uw motie is aangegeven.

De VVD-fractie is van mening dat het aantalscriterium zo snel mogelijk moet worden losgelaten en dat uitsluitend moet worden getoetst op geluidsbelasting. De verschillende moties die worden ingediend, hebben een verschillende strekking en zullen wij niet ondersteunen. De ene motie wil het aantal vastleggen op 15.000, de andere op 18.000, terwijl het aantal al vast is gelegd op 18.000. Laten wij die weg maar even blijven volgen totdat de nieuwe geluidscontouren bekend zijn. Dan kunnen wij bekijken hoe wij dan verdergaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik begrijp dat de heer Oplaat zich wil richten op hetgeen wettelijk is vastgesteld: 18.050.

De heer **Oplaat** (VVD): Op dit moment kun je niet anders dan kijken wat is vastgelegd. Het aantal van 18.000 is vastgelegd in het structuurschema Militaire terreinen, evenals in de nota Relus. De groei van 15.000 naar 18.000 moet mogelijk zijn. Wij zijn van mening dat Eindhoven daarna, als dat binnen de nieuwe geldende geluidscontouren past, mag groeien.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Oplaat houdt dan ook vast aan de afspraken over het aantal zware vliegtuigen?

De heer **Oplaat** (VVD): Daaraan houden wij vast tot het moment waarop de nieuwe contouren bekend zijn.

Voorzitter! Wij vinden het belangrijk te moeten constateren dat er nog geen duidelijkheid is over de definitieve vaststelling van de geluidscontouren. Eindhoven Airport, de gebruikers en de omwonenden verdienen zo snel mogelijk duidelijkheid. De VVD wil de minister daarom dringend verzoeken ervoor te zorgen dat het onderzoek van de commissie vogelaanvaring vooral snel plaatsvindt.

Ons standpunt is duidelijk: wij zijn voor een verdere groei van Eindhoven. Ik vat onze mening kort samen. Er moet niet worden uitgegaan van absolute aantallen vliegbewegingen, maar gewoon worden geopereerd binnen de geluidsgrenzen. De definitieve geluidscontouren moeten zo snel mogelijk worden vastgesteld. Belanghebbenden hebben er recht

Oplaat

op zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. De groei van Eindhoven Airport moet mogelijk blijven.



Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter! Het is misschien goed om het beeld van de oude schoenen en de nieuwe schoenen even tegen het licht te houden. Wat er op dit moment gebeurt, is immers niets anders dan het aanhouden van de oude schoenen. De nieuwe schoenen zijn in de maak, want voor de toekomst zal een definitieve zoneringsplan worden opgesteld en wel volgens alle eisen die daarvoor gelden: de eisen die door de rechter zijn gesteld, de eisen die door het kabinet zijn aangegeven en een MER-procedure. Ik heb de Kamer daarover tijdens een algemeen overleg geïnformeerd. Op dit moment gebruiken wij de regeling die er al sinds jaar en dag is, de oude schoenen dus. Die regeling is een indicatieve zoneringsplan. Deze indicatieve zoneringsplan is tot stand gekomen op basis van een aantal berekeningen waarbij als invoer het aantal vluchten van 18.050 is gehanteerd. Ook voor het komende jaar werken wij op die basis. De beschikking voor 1999, die nu voorligt, is op deze basis geformuleerd.

Binnen die 18.050 kan worden gediscussieerd over 264 en 936 zware vluchten. Zoals ik het in het algemeen overleg heb aangegeven, is het getal van 264 ooit opgenomen in de beschikking omdat de baan in Eindhoven een zodanige constructie had dat daar per jaar niet meer dan 264 zware vliegtuigen op konden landen. In 1997 is die baan gereconstrueerd. Op dit moment heeft deze baan een zodanige sterkte dat de beperking van het aantal zware vliegtuigen niet meer aan de orde is. Technisch gezien, is die ruimte er.

De volgende vraag is of binnen de indicatieve zoneringsplan die 936 vliegtuigen te accommoderen zijn. Het antwoord daarop is ja, omdat het aantal van 18.050 als input is gebruikt bij de indicatieve zoneringsplan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De staatssecretaris zegt dat het aantal zware vliegtuigen in relatie staat tot een verbeterde baan. Op zichzelf is dat juist. In het verleden heeft de Rijksluchtvaartdienst echter

aangegeven dat er wel degelijk een relatie bestaat tussen zware vliegtuigen en milieuhinder en geluidshinder. De rechter heeft deze relatie ook gelegd en gezegd dat dit een van de elementen is die beter onderbouwd zou moeten worden. De staatssecretaris heeft dus wel gelijk als hij zegt dat er een duidelijke relatie is met de verbeterde baan, maar dat geldt ook voor milieuhinder en geluidsoverlast.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ja en met veiligheid. Daarin heeft de heer Van der Steenhoven absoluut gelijk. Om die reden is de onderbouwing waarom hij vraagt, toegevoegd aan de huidige beschikking. Aan dat aspect is speciaal aandacht besteed. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter hebben die drie aspecten extra onderbouwing gekregen. Daar is rekening mee gehouden. Desalniettemin zijn wij van mening dat wij nog steeds binnen de vastgestelde indicatieve zoneringsplan blijven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik neem aan dat dit ook geldt voor het aantal vliegbewegingen van 18.000. Is de beschikking nog steeds vigerend?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Welke beschikking?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik bedoel het aantal vliegbewegingen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Het gaat hierbij om het SMT. Daarin worden bewegingen genoemd, zij het als voetnoot. Zij hebben om die reden geen formele status. In de beschikkingen is het getal van 18.050 genoemd. Dat getal van 18.050 is ingevoerd bij de indicatieve geluidszoneringsplan. Binnen die 18.050 is het getal van 264 en 936 genoemd voor zwaardere vluchten. Ik heb net geschetst wat de achtergrond is van het feit dat er mogelijkheden zijn om dat getal van 264 te verhogen naar 936. Dat heeft enkel en alleen te maken met de constructie van de baan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In de beschikking van 14 januari 1993, artikel 2, wordt het aantal van 264 vliegbewegingen nog steeds genoemd. Dat geldt voor deze baan. Daar mag de staatssecretaris niet boven komen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat gold voor deze baan. Daarin heeft mevrouw Van 't Riet gelijk. Daarna zijn er nog heel veel andere beschikkingen geweest. In de jaren tachtig is het aantal gelijkmatig verhoogd en uiteindelijk is er in 1997 een getal van 500 tevoorschijn gekomen. De baan was toen verbeterd. Vervolgens bleek er behoefte te bestaan aan een groter aantal zware vliegtuigen. Die aantallen hebben in daaropvolgende beschikkingen gestaan. Op de vraag van mevrouw Van 't Riet of de beschikking van 1993 nog geldig is, moet ik dus antwoorden dat die niet meer geldig is, omdat er nieuwe beschikkingen op gevolgd zijn in de loop van de tijd. Ik noem nog de beschikking van 1998, inclusief de rechterlijke uitspraak. Daarom ligt op dit moment de conceptbeschikking voor 1999 ter inzage die nog steeds in dezelfde context is geformuleerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat schept helderheid. Ik begrijp dan niet waarom in de nota Relus nog wel die oude aantallen zijn genoemd. Deze vraag is bestemd voor de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Poppe** (SP): De staatssecretaris zegt dat de baan verbeterd is. Er zijn geen beperkingen meer voor zware vluchten. Zij moeten wel binnen de indicatieve geluidsc contouren blijven. Dat betekent dat de geluidsc contouren nu niet vol gevlogen worden, omdat er nog ruimte is. In de toekomst zal die ruimte dus wel benut worden. Zal daardoor de geluidsoverlast voor omwonenden niet aanzienlijk toenemen? Zullen er, gezien de problemen op Schiphol, vluchten van Schiphol naar Eindhoven kunnen gaan?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter! Deze rekenwijze kan ik niet helemaal volgen, omdat de heer Poppe ervan uitgaat dat als je het aantal zwarevliegtuigbewegingen verhoogt, het geluid zal toenemen, vooral als je de beschikbare ruimte vol vliegt. Hij gaat daarbij uit van twee veronderstellingen die niet juist zijn. De eerste is dat wij het aantal van 18.050 zouden vol vliegen voorzover die ruimte er is. Dat is niet waar. De tweede veronderstelling is dat het aantal lichte vliegtuigen gelijk blijft en dat er een aantal zware bijkomt. Je zou natuurlijk ook kunnen

Van Hoof

redeneren dat die zwaardere vliegtuigen mogelijkwijfs stiller zijn dan andere. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat technisch niet allemaal precies weet, maar de door u gehanteerde rechttoe-rechtaan-redenering is kort door de bocht. Relevant is dat we binnen die indicatieve geluidszonering blijven en dat doen we.

De heer **Poppe** (SP): Voor mij is relevant of de staatssecretaris kan aangeven of de geluidsoverlast voor de omwonenden toeneemt. Als dat het geval is, zal hij dan beperkingen opleggen om een toename ten opzichte van de huidige situatie te voorkomen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: De situatie is dat er een indicatieve geluidszonering is en dat wij, ook in de toekomst, binnen die geluidszonering blijven. Dat is het geluidsaspect. De heer Poppe heeft in zijn bijdrage verwezen naar geluidsoverlast die door militaire vliegbewegingen wordt veroorzaakt. Ik had het gevoel dat hij daarmee duidde op het rapport van de Algemene Rekenkamer, dat ook daarop ingaat. Hij verwees daarbij naar de heer Van Bommel, die dat in het algemeen overleg aan de orde heeft gesteld. Anders dan de heer Poppe veronderstelt, heb ik daar toen wel op geantwoord. Ik heb namelijk gezegd dat het rapport van de Rekenkamer gaat over de geluidsoverlast van militaire vliegbewegingen, die vooral te maken heeft met het laagvliegen. Die bewegingen zijn juist niet rondom een vliegveld aan de orde, maar elders in het land; zij zijn ook niet gezoneerd en hebben dus een heel andere status. Bij militaire vliegvelden is er sprake van een zonering en daar wordt de hand aan gehouden. Ook de vermindering van het aantal vluchten op Eindhoven, die geïncasseerd zou moeten worden in verband met het vredesdividend, is in het algemeen overleg aan de orde geweest. Ik herhaal graag dat het aantal vliegbewegingen, maar zeker ook het karakter daarvan voor het vliegveld Eindhoven veranderd zijn, juist in het kader van het vredesdividend: in het verleden waren op Eindhoven F-16's gestationeerd, met de daarbij behorende gevolgen voor het geluid, maar de F-16's zijn daar nu weg. Nu zijn daar transportvliegtuigen en KDC-10's; de KDC-10 is een

tankvliegtuig dat gebruikt wordt om bij operaties te refuelen, zodat de F-16's een langere range hebben; dat is op dit moment erg actueel. Dit betekent automatisch dat daar sprake is van minder vliegbewegingen in het kader van het vredesdividend.

Voorzitter! Ik ga in op de moties, zonder dat ik daar op dit moment heel definitief in wil zijn, omdat ook de minister van Verkeer en Waterstaat nog het een en ander wil aangeven. Voor wat betreft het blijven binnen het in het SMT aantal afgesproken vliegtuigbewegingen, heb ik de situatie al geschetst: het aantal van 18.050 staat ook in de voorlopige beschikking voor 1999 niet ter discussie. Ik weet dus niet precies wat de motie van mevrouw Van 't Riet zou moeten betekenen.

Met betrekking tot de zonering voor Eindhoven hebben wij aangegeven dat wij, mede naar aanleiding van uitspraken over Volkel, een uitgebreide procedure zullen ingaan om te komen tot een zonering, inclusief MER en alle daarbijbehorende eisen. Dat project is gaan lopen en ik heb de Kamer inmiddels een brief gestuurd waarin ik heb meegedeeld dat het door Defensie toegezegde traject – het in 1999 gereed hebben van de zoneringen van de militaire vliegvelden – niet zal worden gehaald, gelet op het feit dat wij dat hele proces, inclusief MER, door moeten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb de staatssecretaris gevraagd hoe hij aankijkt tegen het feit dat hij heeft toegezegd dat hij de Kamer goed zou informeren over nieuwe ontwikkelingen, terwijl hij een week later een nieuwe beschikking afgeeft waarvan wij in het AO hadden gevraagd of die eraan kwam. Vindt hij ook niet dat hij dat toen had moeten melden, of de Kamer daar in ieder geval meteen van op de hoogte had moeten stellen? Mijn tweede vraag gaat over de motie. Hij heeft gezegd dat hij niet weet wat de motie toevoegt aan het staande beleid, maar in de motie staat nadrukkelijk "264 bewegingen met middelgrote vliegtuigen" en ik heb de staatssecretaris horen zeggen dat hij zich daar niet in kan vinden.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik heb dat aantal van 264 wel gezien, maar dat staat er als constatering in. Ik heb zojuist aangegeven hoe dat getal

moet worden geïnterpreteerd en dat getal staat niet in het verzoek aan de regering om zich te houden aan het in het SMT afgesproken aantal vliegtuigbewegingen. Ik heb ook aangegeven hoe dat aantal in het SMT gepositioneerd is en wat de status daarvan is.

Dan heeft de heer Van der Steenhoven gevraagd waarom in het algemeen overleg werd aangegeven dat er wat betreft die beschikking nog geen duidelijkheid was en de week erna wel. Daaruit kan hij afleiden dat de minister van Verkeer en Waterstaat een ondergetekende die week niet hebben stilgezeten, waardoor die beschikking in de loop van die week ter inzage kon worden gelegd. De procedure is dat die vervolgens in de Staatscourant en in de desbetreffende bladen wordt gepubliceerd en dat er een inspraaktermijn van vier weken is. Dat is de normale procedure en die hebben we ook gevolgd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik zal mijn motie enigszins moeten aanpassen. De staatssecretaris heeft gelijk. In het structuurschema staat alleen het aantal vliegbewegingen van 18.050, maar het aantal vliegbewegingen van 264 staat wel in de nota Relus. Ik zal dat in het dictum in het verzoek aan de regering toevoegen. Ik denk dat hij dan wel iets meer problemen heeft met deze motie.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Dat heeft mevrouw Van 't Riet goed ingeschat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik denk dat het goed is dat ik in aanvulling op hetgeen door de staatssecretaris is gezegd, nog wijs op de situatie die we in de afgelopen jaren hebben gezien wat betreft de burgerluchtvaart op het vliegveld Eindhoven. De term "betrouwbare overheid" is gevallen, maar dan wijs ik erop dat dit natuurlijk voor alle kanten geldt. Dat geldt voor burgers die in hun recht staan en voor commerciële partijen die te maken hebben met een bepaalde ontwikkeling. Ik denk dat het goed is als ik er van mijn kant op wijs dat er vorig jaar op de luchthaven Eindhoven 512 zogenaamde zwarevliegtuigbewegingen hebben plaatsgevonden, waarvan 400 charters. Er dreigt een misverstand te ontstaan over het

Netelenbos

begrip "zware vliegtuigen". Zware vliegtuigen leiden niet per definitie tot meer geluidshinder dan niet zware vliegtuigen. In het SMT staan de inputgegevens voor de indicatieve zone, waardoor je ook tot die indicatieve zonering komt – het SMT is geldend recht – en het aantal van 18.050 wordt in een voetnoot vermeld. Als we formeel doen, moeten we dat naar alle kanten doen.

Er is een berekening gemaakt op basis waarvan de zonering is gemaakt; er zijn bepaalde inputgegevens gehanteerd en dan kom je tot een zonering voor het geluid. In de loop van de jaren zijn er beschikkingen afgegeven betreffende de burgerluchtvaart, waardoor er vorig jaar al sprake was van meer dan 264 vliegbewegingen van grotere vliegtuigen, maar dat heeft niet geleid tot overschrijding van de zonering. Dat is natuurlijk wel belangrijk. De zonering is als het ware het korset waarbinnen de luchtvaart zich kan ontwikkelen. Er zijn inputgegevens gebruikt om die te berekenen en daarbinnen vliegt men. Het maakt voor het geluid echt niet uit of je te maken hebt met groot, zwaar of klein. Het heeft te maken met de modellen en de berekeningen die je hanteert. Ik wil daar naar alle kanten buitengewoon formeel in zijn: dus oude schoenen en pas nieuwe schoenen op het moment dat ze er zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De minister wil daar naar alle kanten buitengewoon formeel in zijn, maar dan begrijp ik iets niet. Het kabinet geeft in 1997 de nota Relus uit, waarin staat dat er maximaal 18.050 vliegbewegingen per jaar zijn toegestaan, waarvan 264 bewegingen met middelgrote vliegtuigen. Als men dan zo formeel is en op de regels wijst, dan had hier moeten staan wat de minister in eerste instantie zei over die voetnoot. In de nota staat echter heel duidelijk aangegeven wat het standpunt van de regering op dat moment was. Het gaat over getallen; dat zijn oude schoenen.

Minister **Netelenbos**: De schoenen die je op dit moment hebt, zijn de inputgegevens die gebruikt zijn om tot die indicatieve zonering te komen. Formeel geldt de indicatieve zone. We hebben aangekondigd dat

er met de MER-procedure een nieuwe definitieve aanwijzing komt. Dat is op zichzelf ook beter. Ik ben het met de heer Van der Steenhoven eens dat het jammer is dat we al zo lang werken met indicatieve zonering. Bij de berekening op basis waarvan de indicatieve zonering is bepaald, is uitgegaan van 18.050 vliegtuigbewegingen. Of een vliegtuig zwaar of licht is, is dan op zichzelf niet relevant. Relevant is of men binnen de indicatieve zonering blijft. Het antwoord op die vraag is: ja. Wat de staatssecretaris zei, klopt. De baan stond technisch niet toe dat een bepaald gewicht werd overschreden. De baan was daar te zwak voor. De baan is inmiddels aangepast, zodat er nu wel zwaardere vliegtuigen op kunnen landen. Op zichzelf zegt het dus niets over het geluid, want daar hebben we het nu over.

In het algemeen overleg is gevraagd of het gaat om een overloop van Schiphol. Ik meen dat de Kamer vreesde voor een ongebreidelde overloop van Schiphol naar andere luchthavens waardoor het totaalvolume aan vluchten toeneemt. Ik zou dat laten uitzoeken en heb dat ook gedaan. Bij geen van de vluchten die vanaf Eindhoven met zwaardere vliegtuigen worden uitgevoerd, vluchten van Air Alfa, Air Anatolia, Transavia en Air Holland, is sprake van vluchten die oorspronkelijk vanaf Schiphol werden uitgevoerd en als het ware uitgeplaatst zijn. Ook een milieubelang is waar de passagiers vandaan komen. De vraag is of de passagiers afkomstig zijn uit de regio of van heinde en verre naar Eindhoven worden getransporteerd om daar het vliegtuig te nemen. Het overgrote deel van de passagiers blijkt afkomstig te zijn uit de regio Nijmegen, het noordelijke deel van Limburg, het gebied rond de Belgische grens en de regio Breda. Er is dus geen sprake van overloop van Schiphol, al zou ik mij kunnen voorstellen dat men daar bezorgd over is. Ik denk dat op dit moment de formele vraag moet zijn of men binnen de indicatieve zone blijft en of men blijft binnen het aantal van 18.050 vliegbewegingen, welk aantal overigens in het SMT als invoergegeven wordt genoemd, en ook in de nota Relus als beschrijving van de actuele situatie. En ik kan mij voorstellen dat men zegt: dat is toch ook een afspraak. Het antwoord op die vragen is: ja. Ik denk dat het belangrijk is hoe je omgaat met de

nieuwe aanwijzing en de nieuwe zone. Want je zult ook een nieuwe zone moeten afspreken. Wat er nu gebeurt, is volledig toegestaan in de huidige indicatieve zone.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Strikt formeel gesproken zou de minister natuurlijk gelijk kunnen hebben. Dat kan ik niet zo direct overzien.

Maar aan de andere kant is er wat onduidelijkheid over het vol vliegen van contouren, wat een beetje leek op het vol vliegen van de slots, wat natuurlijk iets heel anders is. Daar ging mijn eerste vraag aan de staatssecretaris over. Als de beperking van het aantal vluchten van middelzware en zware vliegtuigen wordt weggenomen, dan kunnen we zeggen dat ten opzichte van de huidige situatie binnen de contouren voor de bewoners de geluidsbelasting zal toenemen, want de footprint van een zwaar vliegtuig is uitgebreider dan die van een klein vliegtuig en benadert dus continu de grenzen. En dan gaat het om een reële toename in decibellen.

Minister **Netelenbos**: Dat kunt u zo niet zeggen, want dat gaat uit van de gedachte dat een zwaarder vliegtuig altijd meer decibellen produceert, terwijl dat afhangt van het soort vliegtuig. Wij hebben bijvoorbeeld onderzocht of het hoofdstuk 2-vliegtuigen zijn, want dan zou het inderdaad zo zijn. Maar bij het overgrote deel van die vliegtuigen gaat het om hoofdstuk 3-vliegtuigen, dus verhoudingsgewijs geluidsarme vliegtuigen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Als je kijkt naar de verschillende soorten vliegtuigen met vier motoren en met twee motoren en als je de footprints op elkaar legt, dan zie je dat er verschillen zijn. Zwaardere vliegtuigen hebben een grotere footprint.

Minister **Netelenbos**: U doet nu net of zwaarder altijd betekent meer geluid, en dat hoeft niet het geval te zijn.

De heer **Poppe** (SP): Sorry, mijnheer de voorzitter. De minister zegt: hoeft niet het geval te zijn. Het kan dus wel het geval zijn. Ik heb het over het kunnen. Mijn vraag aan de minister is: als de beperking op de zware vluchten wordt weggenomen, neemt dan de reële geluidsbelasting in

Netelenbos

decibellen berekend binnen de contouren voor de bewoners toe of niet?

Minister **Netelenbos**: Ik zou heel graag zien dat wij in het luchtvaartdebat formeel zijn. Dat zou het debat echt verhelderen. Ik zou graag zien dat wij formele posities die zijn afgesproken, ook handhaven. Dat geldt voor de Kamer en dat geldt voor de regering. Het SMT is het formele document waarbinnen de afspraken zijn gemaakt. Wij hebben met elkaar afgesproken dat te herzien. Er komt een nieuwe aanwijzing en er komt een nieuwe zone. Dat maakt dat de MER-procedure belangrijk is. Maar u zegt zelf: zolang we geen nieuwe schoenen hebben, hebben we oude schoenen. De oude schoenen staan in het SMT en in de indicatieve zonering. De input voor de indicatieve zonering is gesteld op 18.050 vliegtuigbewegingen. Daar gaan we het nu niet over hebben. Dan is de vraag: gaan we over de grenzen van de indicatieve zone heen voor wat betreft de Kosten-eenheden? Het antwoord is: nee. Dat is de formele positie. Als hier de term betrouwbaarheid valt, dan kan het niet zo zijn dat je je betrouwbaarheid niet toont ten opzichte van iedere burger, of je daaronder nu het bedrijfsleven verstaat of een individuele bewoner. De overheid dient tegenover alle partijen betrouwbaar te zijn. De beschikking is onderwerp van de normale inspraakprocedure en de burger die het niet vertrouwt, weet welke weg hij moet bewandelen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft niet medeondertekend en de rechter heeft op formele gronden uitgesproken dat de minister toch een standpunt moet innemen en ook moet tekenen. Die uitspraak van de rechter is gehonoreerd en wij laten dat nu toetsen. Ik vraag u nadrukkelijk de formele weg te bewandelen, want de mensen die er werken en wonen zijn er niet bij gebaat dat wij telkens weer op een ander informeel been gaan staan. Dat kan niet.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt dat zij voorlopig de oude schoenen wil bewaren, maar kennelijk draagt zij links een schoen en rechts een sandaal. De oude schoenen bestaan uit de beperking van het aantal zware vluchten en als je die opheft, ga je aan een van beide schoenen morrelen. Ik vraag

de minister zich te houden aan de afspraken die in de nota Relus zijn neergelegd en de beperking niet op te heffen. Ik vind dat zij moet wachten totdat de nieuwe contouren bekend zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik krijg de indruk dat ik tegen dovemansoren spreek. De formele positie wordt bepaald door het SMT (de indicatieve zonering en de 18.050 vliegtuigbewegingen) dat een wettelijke status heeft. De nota Relus heeft geen wettelijke status. Ik vraag de heer Poppe nogmaals de formele weg te bewandelen. Wij hebben geen behoefte aan claims. Vorig jaar hebben wij te maken gehad met 512 zwarevliegtuigbewegingen. Als de kosten van hetgeen de heer Poppe nu vraagt, bij de overheid worden gelegd, komen wij in grote problemen. Wij gaan met de meest gezwinde spoed werken aan een nieuwe aanwijzing.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van 't Riet wil interrumperen. Vanaf nu sta ik nog één interruptie per fractie toe.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De nota Relus is aanvaard door de Kamer en heeft inderdaad geen wettelijke status. Ik neem echter aan dat een door de Kamer geaccordeerde beleidsnota ook rechtskracht heeft, in die zin dat wij ons moeten houden aan de in deze nota neergelegde afspraken. Anders hadden die afspraken ook niet in de nota hoeven te worden opgenomen. Ik hecht hieraan, omdat mijn motie hierover gaat en ook omdat de minister kennelijk hierover met de Kamer van mening verschilt. Dat wil ik toch opgenomen hebben in het beleid voor de toekomst. Bij de aanwijzing verandert alles weer omdat dan een andere procedure in werking zal treden.

Minister **Netelenbos**: De nota Relus heeft inderdaad een andere status dan het SMT. Ook wat dit betreft moeten wij formeel zijn. Er is een overeenkomst gesloten tussen de Nederlandse Staat en de exploitant en in die overeenkomst komt het aantal van 18.050 voor. Ook op dit punt dient de overheid betrouwbaar te zijn. Ik neem aan dat de Kamer indertijd uitvoerig op de hoogte is gebracht van de gemaakte afspraken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik voel mij enigszins aangesproken door de minister als zij zegt dat ook de Kamer zich betrouwbaar moet gedragen. Dan moet de Kamer natuurlijk wel worden geconfronteerd met eenduidig beleid. De minister zegt dat zij zich wenst te houden aan de gemaakte afspraken, maar tegelijkertijd staat de Kamer een ander beleid voor dat mede is voorbereid door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat brengt natuurlijk de nodige problemen met zich mee en ik vind niet dat de minister de Kamer kan verwijten dat zij vasthoudt aan geaccordeerd beleid. Is zij het niet met de meerderheid van de Kamer eens dat de afspraak is gemaakt dat niet meer dan 264 bewegingen van middelgrote vliegtuigen op Eindhoven Airport kunnen worden uitgevoerd?

Minister **Netelenbos**: Ik heb te maken met afspraken die zijn gemaakt tussen de Staat en de exploitant. Daarin wordt gesproken over een maximum van 18.000 bewegingen. Dit is overigens niet als hard gegeven maar als indicatie en prognose gehanteerd. Vervolgens hebben wij te maken met een nieuwe situatie waarin een MER, een definitieve zone en een aanwijzing aan de orde komen. Voor iedere luchthaven geldt dat waar het gaat om zones en aantallen vliegtuigbewegingen, wij ons niet druk maken over de grootte maar over de effecten. Wat betekenen die factoren voor het geluid? Ik zie nu aan de lichaamstaal van sommige leden, voorzitter, dat men dit een rare redenering vindt, maar dat is toch de formele wettelijke positie waarover afspraken zijn gemaakt. In verband met Schiphol is over aantallen passagiers gesproken en dat zegt natuurlijk wél iets over grootte, maar in het onderhavige geval gaat het om vliegtuigen waarmee op zichzelf niets over aantallen passagiers wordt gezegd. In verband met Kosten-eenheden, de indicatieve zone, berekeningen en modellen kan men daar niet omheen.

In de afgelopen periode zijn er meer zware vliegtuigen geweest dan datgene wat indertijd in de nota Relus op basis van het baangebruik aan de orde was. Het is beslist niet zo dat men over de zone vliegt. Dat mag niet; die wordt bewaakt.

Netelenbos

Wanneer er in de motie een onderscheid wordt gemaakt tussen zwaar en licht, hebben wij, gelet op de feitelijke situatie een enorm probleem. Dan moeten wij ons voorbereiden op ingewikkelde juridische gevechten. Het is maar de vraag wie dat wint, maar ik denk dat wij dan geen sterke kaarten hebben.

De heer **Schutte** (GPV): Kunt u hierover wat meer zeggen? Zou u met dat probleem kunnen leven? Heeft u hierover een politiek oordeel?

Minister **Netelenbos**: De feitelijke situatie geeft aan dat er in 1998 al sprake was van 512 zware vliegtuigen. De programmering voor 1999 is uiteraard al opgesteld. Daar zijn chartermaatschappijen bij betrokken; er zijn contracten afgesloten; passagiers hebben al gereserveerd. Als wij die motie zouden moeten uitvoeren, zouden wij moeten zeggen dat dat allemaal niet kan. Men zou dan lopende het jaar zijn beleid moeten wijzigen. Die eis wordt dan niet op basis van wet- en regelgeving gesteld. Ik denk dat wij in een eindeloos juridisch gevecht terecht zouden komen. Ik vraag de Kamer deze weg niet te kiezen, maar ons te vragen om de geluidscontrole en de indicatieve zonering goed te bewaken en absoluut geen overschrijdingen te gedogen. Dat vind ik een positie. Zo doen wij het ook met betrekking tot Schiphol. Daar geldt een gedoogbeleid op basis van een nieuwe aanwijzing, maar niet daarbuiten. Hier hebben wij te maken met een te handhaven indicatieve zone. Hier wordt geen gedoogsituatie geaccepteerd.

Men kan daar niet méér geluid maken dan is afgesproken; dat moet gehandhaafd worden. Wat dat betreft staan wij juridisch veel sterker. Wanneer blijkt dat men als gevolg van charterontwikkelingen in het kader van de indicatieve zone en het aantal 18.050 problemen veroorzaakt, hebben wij in juridische zin goede kaarten. Echter, met deze motie worden wij in een moeilijke situatie gebracht, mede gelet op de toestand die feitelijk al gedurende een aantal jaren bestaat. Dat hebben wij met z'n allen toegestaan. Het komt mij voor dat de gewijzigde motie niet goed uitvoerbaar is. De motie zoals ze er aanvankelijk lag, is wél uitvoerbaar.

De heer Poppe heeft aandacht gevraagd voor de commissie

vogelaanvaring luchtvaartuigen. Ik zal er met de grootst mogelijke spoed voor zorgen dat wij een inzicht krijgen in de termijn die hierbij van belang is. De Kamer houd ik hiervan op de hoogte. Ik ben met de heer Poppe van mening dat het van groot belang is dat wij zeker weten wat de gevolgen zijn voor de externe veiligheid van de ontwikkeling van een ecologische wijk, zoals Eindhoven van plan is toe te staan. Veiligheid is topprioriteit nummer één.

De heer Poppe en anderen hebben gezegd dat er zo spoedig mogelijk een nieuwe procedure moet worden gerealiseerd, voordat het SBL verschijnt. De ervaring leert dat een procedure inclusief MER ongeveer anderhalf jaar duurt. De ervaring leert ook dat het opstellen van een nieuw structuurschema een kleine twee jaar duurt. Zoals bekend, komen wij rond de zomer met een hoofdlijnennotitie over een structuurschema. Op basis daarvan gaan wij verder. De processen die er komen, worden door ons met gezwinde spoed aangepakt, maar het is niet goed om van tevoren te zeggen hoe het precies moet. Wij weten uit ervaring dat de tijd die nu wordt gebruikt voor een MER en een structuurschemaherziening ook echt nodig is.

De **voorzitter**: De motie-Van 't Riet c.s. (26200-X, nr. 27) is in die zin gewijzigd, dat het dictum thans luidt:

Motie

"verzoekt de regering zich te houden aan het afgesproken aantal vliegbewegingen van 18.050, zoals die zijn opgenomen in het structuurschema Militaire terreinen, waarvan 264 bewegingen met middelgrote vliegtuigen zoals aangegeven in de nota Relus, totdat er een aanwijzingsbesluit ligt dat niet uitgaat van vliegbewegingen maar van geluidszones, op basis van gemeten geluidsbelasting,".

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (26200-X).

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 ten behoeve van het stellen van nadere regels ten aanzien van het netbeheer en de levering van elektriciteit aan beschermde afnemers (26303)**, en van:
- de motie-Crone c.s. over het verhandelen van certificaten voor duurzame energieproductie (26303, nr. 55).

(Zie vergadering van 23 maart 1999.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Bij de behandeling van deze wijziging van de Elektriciteitswet in eerste termijn hebben wij nog even met de voorzitter gedebatteerd over de ingewikkelde termen die hierbij af en toe gebruikt worden. Het spijt me ontzettend, maar in dit debat zullen er ongetwijfeld weer een aantal nieuwe termen en nieuw jargon te horen zijn. Om er een paar te noemen: de bakstenen, het GPB, de NMC's, WKK, kWh, tariefdragers, systeemkosten en zelfs de Tilmannkromme. Ik zal proberen op geschikte momenten maar gewoon uit te leggen wat er mee bedoeld wordt, opdat wij voor anderen geen onbegrijpelijke taal gebruiken. Er staat overigens tegenover dat wij ook heel veel leuke beeldspraak hebben kunnen horen, zoals de vierkante cirkel en de snelheid van elektriciteit, waaraan volgens mevrouw Voûte de elektriciteitsbedrijven een voorbeeld zouden moeten nemen bij hun veranderingsproces, op straffe van een schok van het hoogspanningsnet.

Het wetsvoorstel geeft nadere regels voor het beheer van elektriciteitsnetten en voor de levering van elektriciteit aan de beschermde afnemers. Oorspronkelijk was deze wijziging beoogd met een algemene maatregel van bestuur, maar de Kamer heeft gevraagd deze wijziging als wetsvoorstel te behandelen. Het gaat