

Donner

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 november 2003 over de **externe veiligheid van Schiphol**.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het AO over de veiligheid van Schiphol ging specifiek over het amendement-Van Gijzel, waarin wij proberen de kans op een grote vliegtuigramp, een Bijlmerramp, te beperken. De staatssecretaris van Milieu heeft aangegeven dat de Tweede Kamer met het aannemen van dit amendement iets onzinnigs heeft gedaan en dat hij met iets beters zal komen. Over het gestelde over dat onzinnige heb ik al veel kritiek geuit, maar ik neem voor dit VAO een constructieve houding aan. Wie ben ik om vast te houden aan oude vormen en gedachten als de staatssecretaris inderdaad met iets beters kan komen? Het gaat immers om het uitgangspunt en dat is helder: bescherming van de omwonenden van Schiphol. Dat doen wij met geluid, luchtverontreiniging en ook met veiligheid. We hebben er ook een heel helder ijkjaar voor genomen, namelijk 1990. Dat geldt voor geluid, luchtverontreiniging en dus ook voor veiligheid.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat voor de spreektijden het kerstregime geldt. Dat betekent dat u uw tijd alleen kunt gebruiken voor het voorlezen van moties.

De heer **Samsom** (PvdA): De motie luidt als volgt, voorzitter. Het is een heldere motie. Tijdens het AO kreeg ik geen toezegging van de staatssecretaris. Ik probeer dat nu in de Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet luchtvaart omwonenden dient te beschermen tegen geluidsoverlast, luchtverontreiniging en vliegtuigongelukken;

overwegende dat de Wet luchtvaart

voor die bescherming ook het risico op een vliegtuigramp met veel doden beperkt;

constaterende dat de regering heeft aangekondigd de Wet Luchtvaart op dit punt te zullen wijzigen;

verzoekt de regering, ook bij wetswijziging vast te houden aan het uitgangspunt dat het risico op een vliegtuigongeluk met veel doden zoals de Bijlmerramp niet groter mag zijn dan in 1990,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Samsom en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 55 (26959).

De heer **Koopmans** (CDA): Met deze motie wordt de 1990-norm of, anders gezegd, de Samsomnorm geïntroduceerd. Is zij realistischer dan het amendement-Van Gijzel?

De heer **Samsom** (PvdA): De kritiek van de staatssecretaris was dat het amendement-Van Gijzel over een model ging. Hij krijgt dat maar niet af. Dat is vervelend voor de staatssecretaris, maar ook voor ons. Wie ben ik om daaraan vast te houden, heb ik toen gezegd. Het uitgangspunt van de heren Van Gijzel, Eurlings, Rosenmöller en alle andere honderd Kamerleden die in 2001 voor het amendement stemden – en dat is nog niet zo lang geleden – was dat de kans op een Bijlmerramp niet groter mag worden dan in 1990.

De heer **Koopmans** (CDA): Waarom dient u geen motie in over de consequenties hiervan, bijvoorbeeld dat wordt gestopt met bouwen rondom Schiphol, dat een aantal huizen wordt gesloopt of dat het aantal vluchten wordt gehalveerd? Wij weten dan echt waar u voor staat.

De heer **Samsom** (PvdA): Dan had ik een motie ingediend waar u gemakkelijk tegen kunt stemmen. Ik wil dat wij elkaar vinden. Misschien ben ik nog een van de weinigen die geloven dat beperking van geluidsoverlast en luchtverontreiniging en bevordering van de veiligheid slimmer zijn dan gewoon het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen. Als Schiphol rechtstan-

dig zeppelins uit de lucht kan laten komen, ben ik niet tegen een miljoen passagiers, maar zolang Schiphol nog steeds met Boeings 747 raketings over Zwanenburg vliegt, moeten wij dat beperken. Dat zag ook de heer Eurlings in toen hij tijdens de behandeling van het amendement letterlijk zei: met het aannemen van dit amendement zullen wij de groei van de luchthaven beperken, tenzij Schiphol veiliger vliegtuigen kan kopen. Schiphol koopt zich rot, maar kan geen ijzer met handen breken. Wij zullen dus een grens moeten stellen en dat doen wij hiermee.

De heer **De Krom** (VVD): De consequentie van uw motie is dat huizen moeten worden afgebroken of dat het aantal vluchten drastisch beperkt moet worden. Hebt u een maat in gedachte? Overziet u de consequenties van uw motie?

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris betoogde dat wij een amendement hebben aangenomen zonder de consequenties daarvan te overzien. Ik beperk mij nu tot het uitgangspunt, tot wat deze Kamer moet doen, namelijk het formuleren van heldere uitgangspunten. Ik zet er geen statistisch, causaal of een nog ingewikkelder huppeldepupmodel naast, omdat ik dan misschien dezelfde fout maak als de staatssecretaris zijn voorgangers verwijt. Het uitgangspunt is dat de kans op een Bijlmerramp niet groter mag worden dan in 1990. Daar waren wij toen stellig over. Wat is de reden om dat nu niet meer te zijn?

De heer **De Krom** (VVD): U accepteert dus de consequentie dat er wellicht veel huizen moeten worden afgebroken? Dat ligt namelijk in uw motie besloten.

De heer **Samsom** (PvdA): De consequentie is dat Schiphol een keer tegen grenzen aan zal lopen. Daar zijn wij niet vaag over. Dat geldt ook voor de geluidsoverlast: maximaal 493.000 vluchten passen op basis van de huidige techniek binnen de geluidsnormen. Voor de veiligheid rondom de luchthaven zal dit misschien iets lager zijn. De staatssecretaris heeft daar nog geen grafiek over getoond. Wij hebben daarover tijdens het AO ook scherp gedebatteerd. Laat de staatssecretaris daar maar eens mee komen,



Mevrouw Schultz van Haegen, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

zodat wij de consequenties kunnen overzien. Wij stellen hier het heldere doel vast dat het niet erger mag worden dan in 1990, toen de pannen van het dak werden gevlogen. Erger dan dat accepteren wij niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij spreken inderdaad over een dure belofte die aan de bewoners is gedaan. Zij is in de Kamer vaak herhaald en nu weer in een motie van de heer Samsom en mij. Het lijkt mij terecht dat de Kamer dit nogmaals bekrachtigt. Het kabinet heeft gezegd tot wetwijziging te willen komen. Dat heeft niet de voorkeur van mijn fractie, want de wet zit goed in elkaar. Maar mocht het kabinet dat toch doen, dan is mijn fractie van mening dat de wetwijziging zorgvuldig tot stand dient te komen, bijvoorbeeld met een volwaardige milieueffectrapportage, zoals ook is gebeurd bij het opstellen van de wet en bij het herstellen van de vermeende rekenfout.

Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering mogelijk voornemens is om geen invulling te geven aan de vigerende wettelijke bepaling om een causaal-statistisch veiligheidsmodel te ontwikkelen en te handhaven;

van mening dat de opstelling van een milieueffectrapportage een goed en betrouwbaar middel is om de bescherming van omwonenden in beeld te brengen, zoals ook gebeurd is bij de totstandkoming van de Wet luchtvaart en de besluiten;

verzoekt de regering om bij de beslissing om de vigerende wettelijke bepaling inzake het groepsrisico te wijzigen, een milieueffectrapportage uit te voeren die inzicht biedt in het effect op het beschermingsniveau voor de omwonenden rond Schiphol, en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 56 (26959).

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de motie

van de heer Samsom. De andere motie heb ik nog niet gezien.

In de motie-Samsom wordt aangegeven dat de Wet luchtvaart alleen mag worden gewijzigd als wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat het risico op een vliegtuigongeluk met veel doden zoals bij de Bijlmerramp niet groter wordt. Zoals wij al in het algemeen overleg hebben aangegeven, bestaan voor Schiphol duidelijke afspraken over geluid, milieu en externe veiligheid. Wij hebben de grenzen aangegeven waarbinnen Schiphol zich mag ontwikkelen. De heer Samsom geeft al aan dat ook hij er de voorkeur aan geeft dat de luchthaven binnen die grenzen zelf beslissingen kan nemen. Die grenzen bestaan nog steeds. Op één onderdeel van de externe veiligheid, het groepsrisico, hebben wij echter aangegeven dat wij vasthouden aan het standstillprincipe niet realistisch vinden. Daarover is een amendement ingediend als aanvulling op de indertijd gemaakte wet. Wij vinden dat niet realistisch omdat bij het betoog, dat indertijd werd gehouden over externe veiligheid en de mate waarin die tot een standstill kon komen, niet was meegenomen de toename van de hoeveelheid woningen. Nu blijkt dat de investeringen in interne veiligheid hebben geleid tot een vermindering van de onveiligheid. Groei van de luchtvaart is gecompenseerd door verbeterde vliegveiligheid, maar uiteindelijk hebben de aantallen woningen en geboortes in het desbetreffende gebied ertoe geleid dat het standstill-principe niet realistisch is. Dat geldt niet als je ervoor kiest om alle woningen en bedrijven die tot nu toe zijn gebouwd en de geboortes ongedaan te maken en ook niet als je ervoor kiest om het aantal vlieg-bewegingen op Schiphol navenant terug te brengen. De desbetreffende getallen staan in de antwoorden vermeld.

Wij vinden deze maatregel niet realistisch in relatie tot het beoogde doel. Dat komt omdat is uitgegaan van een heel groot gebied, een gebied van 55 bij 55 km. In feite is dat bij dit model irreëel. Ons voorstel is dan ook om het amendement eruit te halen, de wet in die zin te wijzigen en uit te gaan van een groepsrisico-beleid dat breder en gebiedsgericht is. Tijdens het algemeen overleg hebben wij daar het een en ander over verteld. Straks zal staatssecretaris

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ris Van Geel daar ook nog iets over zeggen.

Een specifieke standstill ten aanzien van Schiphol laten wij daarmee los. Daarmee is nog niet gezegd dat de kans op een ramp in de Bijlmer groter wordt. Die kan wel eens lager worden omdat een aantal flats gesloopt is en daarvoor eengezinswoningen in de plaats zijn gekomen. Daardoor wonen minder mensen in het gebied. Juist het feit dat het totale, brede gebied werd bekeken, maakt het een onvergelijkbare norm. Daarom vinden wij dat je die moet loslaten en ervoor moet zorgen dat je het groepsrisico op een andere wijze aanpakt. Aangezien wij daar nu nog niks over kunnen zeggen en niet in dezelfde situatie willen belanden als nu, namelijk dat wij een model verzinnen waarvan wij niet weten of het straks werkt – over twee jaar zitten wij of onze collega's hier dan met hetzelfde verhaal – willen wij de wet wijzigen, dit deel eruit halen en op termijn terugkomen met een groepsrisicobeleid dat misschien niet op normering is gebaseerd, maar wel op een gebiedsgerichte aanpak.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik vraag niet om een model. Ik vraag gewoon om een doel. Dat lijkt mij een helder uitgangspunt voor deze Kamer.

Laten wij elkaar nou niet met beelden, maar met feiten bestrijden. U zegt dat er allerlei woningen gesloopt moeten worden. Geeft u nu eens aan of het groepsrisico op dit moment met 390.000 vluchten en de huidige bebouwing groter is dan in 1990! Geeft u dat nu eens heel duidelijk aan, want op die vraag die wij vele malen hebben gesteld, ook schriftelijk, hebben wij nog geen duidelijk antwoord gekregen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij zijn wij daar zeer duidelijk over geweest. Vanaf het moment dat het eerste huis erbij gebouwd is, is het groepsrisico toegenomen.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is flauwekul, want vanaf dat moment zijn er ook veiliger vliegtuigen gekocht. U moet even uw cijfers en feiten lezen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb u ook gezegd dat de investeringen in

interne veiligheid die hebben geleid tot veiliger vliegtuigen en de groei van het aantal vliegtuigen ongeveer gelijk oplopen. In de ruimtelijke ordening waarop niet werd gestuurd, zijn extra activiteiten gepleegd waardoor de potentiële rampcijfers hoger zijn geworden.

De heer **Samsom** (PvdA): Hier maak ik ernstig bezwaar tegen. Wij hebben de grafieken gezien. Daarin wordt uitgegaan van 600.000 vliegbewegingen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is in 2010, niet nu.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is inderdaad in 2010. In die grafieken zie je dat met de bebouwing zoals die was in 1990 het groepsrisico niet is toegenomen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat was de bebouwing in 1990. Sindsdien is de bebouwing toegenomen en dat is het probleem. Het oude model ging ervan uit dat er geen enkele bebouwing bij zou komen. Dat is echter wel gebeurd, dus kun je dat oude model niet hanteren. Om die reden willen wij dat model loslaten en ontraden wij deze motie.

De heer **Samsom** (PvdA): Die 600.000 vliegtuigbewegingen zijn er ook niet. Het is 33% minder dan 600.000 op dit moment. En er zijn 12% meer huizen. Ra, ra, hoe komt het dat beide niet bij elkaar passen? Geeft u ons nou eens een keer een duidelijk grafiekje in plaats van een rapport van 250 pagina's dat u gisteren naar ons toestuurde!

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat demomodel wilde u hebben.

Volgens mij zijn wij er heel duidelijk over geweest. Wij hebben geen cijfers van de huidige bebouwing. Wij hebben vorige keer tijdens het AO ook gezegd dat het lang duurt, voordat je op basis van precieze cijfers kunt zeggen hoe de bebouwing is. De modellen die er waren, waren gebaseerd op een nulgroei van de woningen. Dat stemt niet overeen met de werkelijkheid. Dat is niet gebeurd, alleen al door de pijplijnplannen. Door de toename van de woningen waarmee in de

modellen waarover wij destijds hebben gesproken, geen rekening is gehouden, is een niet-realistische situatie ontstaan.

Daar gaat het nog niet eens zozeer om. Het gaat ook om het verband dat er wordt gelegd. Het gaat om een gebied van 55 bij 55 km, terwijl wij eigenlijk al verder gaan dan bij welk ander risico ook. Wij hebben een 10⁻⁵-zone en een 10⁻⁶-zone. Daarnaast hebben wij ook een beperkingengebied. Dat beperkingengebied gaat verder dan waar ook. Vervolgens is er tussentijds een amendement bijgekomen dat aangeeft dat voor een gebied van 55 bij 55 km het groepsrisico niet mag toenemen. Dat is zo'n vreemde link met dat gebied. Je zou dat niet moeten willen. Je zou er op een andere manier naar moeten kijken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U verspreidt veel mist. Als ik alle informatie samenvoeg waarover ik beschik, dan constateer ik dat op dit moment het groepsrisico, dus de kans op herhaling van de Bijlmer-ramp ongeveer gelijk is aan die in 1990. Dat komt omdat de vliegtuigen veiliger zijn geworden en er een vijfde baan geopend wordt. Als je die norm handhaaft, hoeven er geen woningen gesloopt te worden. Schiphol kan dan nog maar heel beperkt groeien. Daarover moeten wij het hebben, want daarmee hebt u grote problemen. U verspreidt daar veel mist over. Het verbaast mij dat u deze motie zo scherp ontraadt. U doet namelijk iets heel anders dan de staatssecretaris van VROM tijdens het algemeen overleg. Hij bleef erbij dat de situatie niet gevaarlijker wordt, alleen dat die anders wordt geregeld. Je kunt erover discussiëren of dat lukt. Ik constateer dat die dure belofte op dit moment, 25 november, gebroken wordt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De staatssecretaris van VROM zal daar straks zelf op ingaan. Hij doelde op een bredere aanpak en niet op Schiphol sec.

Ik zeg precies hetzelfde. Wij hebben niet bepaald of wij al dan niet een standstill voor Schiphol hebben. Wij willen een gebiedsgerichte benadering van het risicobeleid. Een standstill in relatie tot dit gebied, zoals destijds bij het amendement is vastgesteld, is naar onze mening niet realistisch. Die

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

standstill laten wij los door de wetswijziging te realiseren. Daarmee is niets gezegd over het veiligheidsniveau of de situatie in de Bijlmer. Daarmee is ook niets gezegd over de situatie in de toekomst. Er wordt wel een sturingsinstrument losgelaten waarvan wij in het verleden dachten dat het zou werken, maar dat niet blijkt te werken. Er wordt gekeken naar een andere manier om in bredere zin een op groepsrisico gericht beleid te voeren, dus niet alleen specifiek voor Schiphol. Met andere woorden: wij laten daarmee de standstill los. De motie van de heer Duyvendak geeft aan dat er een milieueffectrapportage moet plaatsvinden. Wijziging van de wet heeft geen impact op de MER. Die informatie is reeds geleverd. Daarin staan ook de groepsrisicoberekeningen. Bij de evaluatie van de wet zal ook het groepsrisico geëvalueerd worden. Wat mijn informatie betreft, is een MER dus niet noodzakelijk. Ook daarover zal de staatssecretaris van VROM het een en ander zeggen.

Tot slot: bij de beantwoording van de vragen is één ding niet juist gemeld. Uit mijn hoofd zeg ik dat in het antwoord op vraag 8 is aangegeven dat wij geen gegevens hadden over verschillend baangebruik. Die gegevens hebben wij wel: die stonden in de MER 1993. Daaruit komt vervolgens wel hetzelfde antwoord voort als het antwoord op vraag 8, namelijk dat er een verschil is per type baan. Dat komt doordat per ongeluk de verkeerde set vragen is toegestuurd. De overige antwoorden zijn inhoudelijk hetzelfde, maar hadden misschien wat mooier geformuleerd kunnen worden.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik werk eerst twee vraagstukken uit die in het AO uitgebreid aan de orde zijn geweest, allereerst het uitgangspunt van standstill. Ik heb aangegeven dat het op dit moment niet realistisch is; mevrouw Schultz heeft op dat punt een aantal overwegingen gegeven. Wij hebben op basis van deze stellingname gediscussieerd. Daarbij heb ik gerefereerd aan de informatie die onder andere in de Milieubalans is opgenomen. Daarbij is aangegeven is dat, uitgaande van die 618.000 vliegbewegingen, de kans op een Schipholramp in 2010 ongeveer vijf

keer zo groot is als in 1990 en zonder ruimtelijk beleid acht keer zo groot. Ik weet dat er geen direct lineair verband hoeft te zijn tussen 2010 en 1990, maar met een factor van deze omvang bestaat in onze ogen geen mogelijkheid om een situatie creëren die teruggaat naar 1990, tenzij je het aantal vluchten drastisch inperkt. Daar kunnen wij lang en breed over discussiëren, maar dat is één argument.

Over het tweede punt wil ik het volgende kwijt. Toen ik het had over een bredere benadering van het groepsrisicobeleid, heb ik gerefereerd aan de uitermate deskundige en zeer verstandige opmerkingen van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat, die echt vragen om evaluatie van het groepsrisico en om een andere omgang daarmee, omdat het op dit moment onduidelijk is, niet goed stuurt en geen helderheid, maar schijnzekerheden biedt. Al die termen komen voor in de rapportage over het groepsrisico in brede zin. Ik denk dat ik met mijn voorstel buitengewoon tegemoetkom aan het streven om in goed overleg met de Kamer een nieuwe, gebiedsgerichte vorm te geven aan het groepsrisicobeleid. Mijn voorstel bestaat in wezen uit de volgende componenten. Wij starten dat gebiedsgerichte onderzoek inzake de bredere benadering van Schiphol op basis van nieuwe en actuele gegevens over het populatiebestand en het huidige vijfbanenstelsel. Dat doen wij op basis van de huidige groepsrisicoproblematiek op verschillende "hot spots"; die brengen wij in beeld. Dan ontstaat inzicht in de feitelijke situatie, niet alleen in een raamwerk, zoals door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is aangestipt van 55 km bij 55 km, maar veel concreter en veel meer toegespitst op de vraagstukken die in verschillende gebieden en gebiedsdelen aan de orde zijn. Ik heb al aangegeven dat de oriënterende gegevens over dit pakket over een halfjaar bij de Kamer kunnen zijn en dat wij dan een goede discussie met elkaar kunnen voeren over de vraag of de wijze waarop wij dit willen invullen, tegemoetkomt aan de wensen van de Kamer.

Ik vind dat een heel redelijke lijn, uitgaande van het feit dat doorgaan op de huidige weg niet kan en dat, hoe dan ook, de wet gewijzigd moet worden, want daarin is er een

koppeling tussen een standstil en een statistisch causaal verband dat er niet is. Met deze lijn wordt inhoud gegeven aan een nieuwe manier van denken over groepsrisico die niet ad hoc door mij bedacht is, maar door twee belangrijke adviesorganen van het kabinet. Na een half jaar kunnen wij dan in een goed debat met elkaar nagaan of de weg die wij ingaan, op basis van de feitelijke gegevens over groepsrisico in de onderscheiden delen van de Randstad, een verstandige benadering is. Ik zie niet in wat daar onwijs aan zou zijn. Ik kan dan ook aansluiten bij de beoordeling van deze moties door mevrouw Schultz van Haegen.

Ten slotte nog een enkele opmerking in reactie op de opmerkingen over een MER. Ik vind dat wij op inhoud moeten discussiëren. Als het straks om de evaluatie gaat, zal een MER weer een rol spelen, maar op basis van de inhoud die ik zojuist heb beschreven, kunnen wij volgens mij de discussie over een half jaar goed met elkaar voeren. Daar heb ik op zichzelf geen MER voor nodig.

De heer **Samsom** (PvdA): Naar aanleiding van het AO heb ik een motie opgesteld waarin ik de staatssecretaris echt alle ruimte geef om met de VROM-raad, met deskundigen en met de vijf banen met het geraffineerde stelsel van hem aan de gang te gaan. Ik vraag hem echter wel één simpel iets, namelijk om van te voren een uitgangspunt en een doel vast te stellen. Of gaan wij achteraf de doelen vouwen om wat Schiphol zo'n beetje goed uitkomt?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee, want ik heb aangegeven dat er op dat moment in het kader van een evaluatie heel goed een oordeel kan worden geveld over wat wij doen met het groepsrisico op de "hot spots" in relatie tot Schiphol. Dat is een heel verstandige twee-wegbenadering. U hoort mij niet zeggen dat het aantal vluchten op Schiphol heilig is en dat wij vervolgens, als de feiten ons niet bevallen, de omstandigheden zullen aanpassen. Dat is absoluut niet de lijn die ik in het AO heb neergezet. Ik vind wel – dat is ook door een aantal leden van de Kamer aangegeven – dat er niet iets beloofd en vastgehouden moet worden waarvan wij de consequenties niet kennen. Ik vraag u om de consequenties die wij de

Van Geel

komende tijd op een rij gaan zetten, straks te bediscussiëren, waarna wij verstandige besluiten kunnen nemen. De motie is toch weer een soort vlucht naar voren, zoals de heer Koopmans al zei, waarbij wij straks weer zullen moeten zeggen dat wij het niet zo hadden bedoeld omdat wij de gevolgen niet kenden. Ik vind dat je normen moet vastleggen op het moment dat je ook weet wat die ongeveer betekenen. Het gaat er niet om dat wij dat precies zouden moeten weten, want normen mogen ook sturend zijn en moeten trouwens ook vaak sturend zijn, maar wij moeten natuurlijk wel de orde van grootte kennen als wij normen vastleggen. Ik kan op de manier die ik heb geschetst, een heel eind in die richting komen, maar ik wil en kan geen garanties bieden. Met de motie wordt nu geprobeerd om ons daartoe wel te dwingen, maar dat is niet verstandig. Ik bied ook een heel elegante weg om, op basis van het onderzoek dat wij doen, de discussie over de specifieke problematiek van groepsrisico in zo'n type gebied – het is immers breder dan alleen Schiphol, zoals mevrouw Schultz van Haegen al zei – te voeren, waarna een gefundeerd oordeel geveld kan worden. Daarbij gaat het niet om een perspectief van jaren, maar om een perspectief van een halfjaar waarin de eerste oriënterende gegevens beschikbaar kunnen komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zei zojuist: iets waarvan wij de consequenties en de orde van grootte niet kennen. Dat sloeg op de norm die nu in de wet staat en die u eruit wilt halen. Dan vraag ik in mijn motie om dat zorgvuldig te doen met een MER, want met een MER komen alle gegevens op tafel en kunnen die consequenties wel berekend worden. Vervolgens zegt u echter dat u die MER niet wilt, omdat u het wel kunt op basis van gezond verstand. Dat vind ik een onverantwoorde redenering, zeker omdat u voor het herstellen van de rekenfout – wat in feite een kleiner punt is dan het schrappen van de hele veiligheidsnorm – wél een MER maakt en wél de inspraakprocedure volgt.

Staatssecretaris **Van Geel**: Een MER is voor dit type discussies een procedureel element om milieugevolgen in beeld te krijgen. Ik heb al aangegeven dat in het kader van de totale evaluatie uiteraard ook een

MER betrokken zal worden. Ik vraag mij af wat er eigenlijk fout is – laat ik het dan maar omdraaien – als ik zeg dat ik u op de geschetste manier de informatie verstrek langs de lijnen van het gemoderniseerd groepsrisicobeleid. Wij moeten toch op basis van de inhoudelijke gegevens met elkaar spreken? Ik zie de meerwaarde niet om dat via de systematiek van een MER te doen. U krijgt de feitelijke gegevens en dan kunnen wij met elkaar in debat gaan over de vraag, of dat voldoende aanknopingspunten biedt om een goed oordeel te vellen. Dat is een heel heldere en zuivere procedure waarvoor ik geen MER nodig heb, nog los van de formele kant van de zaak.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Wij doen een voorstel voor een wijziging, door er iets uit te halen. In dat verband wordt ons de vraag gesteld: kunt u een MER uitvoeren om inzicht te geven in het beschermingsniveau voor de omwonenden van Schiphol? In antwoord daarop zeg ik nogmaals dat die informatie er dus al is. Het groepsrisico is daarin meegenomen. Het gaat dus niet om de gevolgen; die zijn duidelijk zichtbaar. Wij willen groepsrisico voortaan niet meer op deze manier vastleggen in de wet, maar dat is een heel andere discussie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 november 2003 over het **rookbeleid**.

Mevrouw **Schippers** (VVD): Voorzitter. Artikel 11a, eerste lid, van de Tabakswet verplicht werkgevers zodanige maatregelen te treffen dat werknemers in staat worden gesteld, hun werkzaamheden te verrichten zonder daarbij hinder of overlast van roken door anderen te ondervinden. De werkgever heeft dus een resultaatverplichting. Wij willen daarom dat werkgevers ook op het

resultaat worden beoordeeld, en niet op hoe zij dat bereiken. Hinder en overlast van tabaksrook kan goed worden tegengegaan door luchtzuiverings- en ventilatiesystemen. Daarom wil ik de Kamer de volgende moties voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het ontwerpbesluit "uitzonderingen rookvrije werkplek" stelt dat het plaatsen en in werking stellen van luchtzuiverings- of ventilatieapparatuur niet kan gelden als een acceptabele manier om werknemers tegen tabaksrook te beschermen;

overwegende dat het ontwerpbesluit met betrekking tot luchtzuiverings- of ventilatieapparatuur tegenstrijdig is met vigerende richtlijnen in het milieubeleid;

overwegende dat het eindresultaat geldt en er ruimte moet blijven voor de horeca, horecagerelateerde sectoren (zoals de podia voor podiumkunsten) en instellingen om zelf te besluiten hoe zij dat resultaat willen bereiken;

overwegende dat een demotatiebeleid op het gebied van ventilatie- en luchtzuiveringssystemen in de horeca en in instellingen zou kunnen leiden tot een aanzienlijk slechtere luchtkwaliteit en derhalve een verhoogd gezondheidsrisico voor werknemers, werkgevers en gasten in de horeca, horecagerelateerde sectoren (zie hiervoor) en instellingen;

verzoekt de regering, in het ontwerpbesluit "uitzonderingen rookvrije werkplek" ruimte te laten voor ventilatie en luchtzuivering;

verzoekt de regering om de horeca, horecagerelateerde sectoren (zie hiervoor) en instellingen af te rekenen op door de overheid vastgestelde redelijke normen voor luchtkwaliteit en een blootstellingrichtlijn vast te stellen waarin wordt afgerekend op het eindresultaat in plaats van hoe dat eindresultaat wordt bereikt,