

Voorzitter

gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat het is verworpen.

Onderdeel Aw wordt zonder stemming aangenomen.

Onderdeel Ax wordt zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het gewijzigde amendement-Atsma (stuk nr. 43).

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit gewijzigde amendement met algemene stemmen is aangenomen.

Onderdeel Ay, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het gewijzigde amendement-Atsma (stuk nr. 43), wordt zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het gewijzigde amendement-Gerkens (stuk nr. 46).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en GroenLinks voor dit gewijzigde amendement hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat het is verworpen.

Onderdeel Az wordt zonder stemming aangenomen.

De onderdelen Ba t/m Bl worden zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het gewijzigde amendement-Van Dam (stuk nr. 36).

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit gewijzigde amendement met algemene stemmen is aangenomen.

Onderdeel Bla, zoals het is gewijzigd door de aanneming van het gewijzigde amendement-Van Dam (stuk nr. 36), wordt zonder stemming aangenomen.

De onderdelen Bm t/m Bz worden zonder stemming aangenomen.

Het gewijzigde artikel I wordt zonder stemming aangenomen.

De artikelen II t/m XXXVI en de beweegreden worden zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: Ik stel voor om volgende week dinsdag, na de

zogenoemde tweede lezing, over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

In stemming komt de motie-Van Dam (28851, nr. 34).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA, D66, de ChristenUnie en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Atsma/Blok (28851, nr. 35).

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde zijn de **stemmingen** over moties, ingediend bij het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 8 oktober 2003 over **de stelselherziening van gesubsidiëerde rechtsbijstand, de inrichting van asielrechtsbijstand en over het toekomstperspectief van het juridisch loket**, te weten:

- de motie-De Wit/Vos over het verlengd spreekuur als publieksfunctie (29200-VI, nr. 23);
- de motie-Joldersma over de positie van de huidige bureaus voor rechtshulp (29200-VI, nr. 24);
- de motie-Griffith/Wolfsen over uitgangspunten voor een gewijzigd stelsel (29200-VI, nr. 25).

(Zie vergadering van 21 oktober 2003.)

De **voorzitter**: De motie-Griffith/Wolfsen (29200-VI, nr. 25) wordt aangehouden.

In stemming komt de motie-De Wit/Vos (29200-VI, nr. 23).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en GroenLinks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Joldersma (29200-VI, nr. 24).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA, D66, het CDA,

de ChristenUnie, de SGP en de LPF voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

Aan de orde is de **stemming** over een motie, ingediend bij het debat over **de brief van het kabinet over het niet indienen van een toestemmingswet voor het voorgenomen huwelijk van Z.K.H. prins Johan Friso en mevrouw M.M. Wisse Smit (29241)**, te weten:

- de motie-Herben over de toekomst van de monarchie (29241, nr. 6).

(Zie vergadering van 22 oktober 2003.)

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, D66 en de LPF voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Aan de orde is de **stemming** over een motie, ingediend bij het notaoverleg over **de nota Fiscaliteit, landbouw en natuurbeleid (28207)**, te weten:

- de motie-Slob c.s. over een overzicht van in de landbouwpraktijk ervaren knelpunten rond vrijstellingen in de Wet op belastingen op rechtsverkeer (28207, nr. 4).

(Zie notaoverleg van 6 oktober 2003.)

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

De vergadering wordt van 15.05 uur tot 15.10 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 oktober 2003 **over Schiphol**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is een vervolg op het algemeen overleg van drie weken geleden. Het heeft even geduurd door het herfstreces. Het gaat over de vermeende rekenfout die Schiphol en de luchtvaartsector gemaakt zouden hebben. Mijn fractie heeft in dat algemeen overleg betoogd dat naar ons idee de kern van het debat

Duyvendak

niet de vraag is naar het wel of niet bestaan van een rekenfout. De consequenties van een Schiphol dat zijn zin krijgt, zijn dat de capaciteit op de Zwanenburgbaan fors wordt uitgebreid en dat de mensen die bij die baan wonen, en in het verlengde van die baan, veel meer geluidshinder zullen krijgen dan hun altijd is beloofd. Kern van de zaak is dan ook uitbreiding van de capaciteit van de Zwanenburgbaan.

GroenLinks zegt hier nee tegen. Wij moeten dit nu niet doen. Als er al fouten hersteld moeten worden of als er al zaken gerepareerd moeten worden, moet het juist gaan om de situatie dat bewoners in de huidige wet en bij de huidige regels onvoldoende bescherming genieten tegen lawaai van vliegtuigen en externe veiligheidsrisico's. Die fouten moeten hersteld worden en niet de vermeende fout die nu onderwerp van gesprek is. Vanmiddag komen wij verder te spreken over dit onderwerp. Ik kom daar later deze dag dus op terug. Het kabinet wil de procedure starten om de vermeende fout te herstellen. De vraag is waaruit die procedure bestaat. Is die volledig? Komen alle alternatieven aan bod? Krijgen meerdere oplossingsrichtingen een kans? Met het oog daarop dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering heeft besloten tot het starten van een procedure ter wijziging van twee handavingsmaxima ten noorden van de Zwanenburgbaan;

constaterende dat hiervoor een MER-procedure moet worden doorlopen en dat het gangbaar is dat in een dergelijke MER-procedure meerdere alternatieven worden onderzocht;

verzoekt de regering, in de MER-procedure meer alternatieven dan alleen het opwaarderen van de handavingspunten te laten onderzoeken, zoals bijvoorbeeld:

- segregatie van het vliegverkeer tussen Polderbaan en Zwanenburgbaan;
- het verlengen van het nachtre regime

voor de Zwanenburgbaan tot 7.00 uur;

- een baangebruik waarbij de Zwanenburgbaan in de pieken maximaal voor 75% wordt gebruikt in vergelijking met de Polderbaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 46 (26959).

De heer **De Krom** (VVD): Is de heer Duyvendak er voorstander van dat de Kamer zich weer en detail gaat bemoeien met de vraag hoe Schiphol moet worden gebruikt?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja. De Kamer moet kijken naar de belangen van zowel Schiphol, KLM, de luchtvaartsector als de bewoners. De motie vraagt om niet alleen de oplossingsrichtingen te onderzoeken die vanuit de luchtvaartsector worden voorgesteld. Ik doel op het simpelweg ophogen van de norm voor hoeveel herrie er gemaakt mag worden op twee punten ten noorden van Zwanenburg. Ik wil dat ook een aantal andere oplossingsrichtingen wordt onderzocht. Daarbij kan gedeeltelijk tegemoet gekomen worden aan de wensen van Schiphol, terwijl ook rekening gehouden wordt met de wensen van de bewoners. Dat kan leiden tot het niet of minder verhogen van de maxima in Zwanenburg. Dat is een evenwichtige benadering. Ik vind niet dat de Kamer alleen maar oplossingen moet onderzoeken die door de luchtvaartsector aangedragen worden. Ook oplossingen die door de bewoners aangedragen worden, kunnen meegenomen worden. Straks, als alles onderzocht is, kunnen wij beoordelen waarvoor wij kiezen.

De heer **De Krom** (VVD): Dit soort discussies vinden reeds plaats in de CROS. Waarom geeft de heer Duyvendak die commissie niet de gelegenheid om een en ander rustig te bepraten? Daar zitten toch alle belanghebbenden aan tafel? Nu dreigen wij weer in de Kamer allerlei zaken te regelen die ook op dat niveau onderwerp van discussie zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Dit is volstrekt een misverstand. In de CROS wordt hierover gedebatteerd en wij zullen daarover van de CROS adviezen krijgen. Uit de milieueffectrapportage zullen de effecten van de verschillende oplossingen blijken. Schiphol stelt voor alle vliegtuigtypen door elkaar heen te laten starten vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Dit vraagt om segregatie, waarbij de meer lawaaiige vliegtuigen gebruik maken van de Polderbaan en de minder lawaaiige van de Zwanenburgbaan. Ik weet het niet zeker, maar dit is mogelijk een oplossing, waarbij de bewoners rond de Zwanenburgbaan met minder herrie te maken krijgen, terwijl toch dezelfde capaciteit wordt gerealiseerd. U zou er nieuwsgierig naar moeten zijn of dat een goede oplossing is, in plaats van bij voorbaat te zeggen: onderzoek dat maar niet. Laten wij een aantal dingen naast elkaar onderzoeken. Ik zou tegen u willen zeggen: wil weten wat mogelijk is. Wij kunnen dan straks in alle openbaarheid bezien wat wij doen. Als de zaak nu niet wordt onderzocht, hebben wij straks die keuze niet meer.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb helemaal niet gezegd dat ik het niet zou willen laten onderzoeken, maar het gaat mij om het moment waarop. Uw voorstel om dit mee te nemen in de MER-procedure vind ik te vroeg, om de redenen die ik zojuist heb genoemd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met alle respect, maar dan begrijpt u niets van de procedures. Als deze optie van scheiding van het vliegverkeer nu niet in het kader van de MER wordt onderzocht, kun je deze straks niet in het besluit meenemen en dat zou jammer zijn. Er is nu eenmaal sprake van een een-op-eenrelatie. Een besluit dat bij AMvB wordt genomen, moet zijn gebaseerd op onderzoek in het kader van de MER. Ik probeer u ervan te overtuigen dat u niet uw kop in het zand moet steken voor het laten uitvoeren van een onderzoek. U hoeft helemaal nog geen keuze te maken.

De tweede motie die ik voorstel, gaat door op het punt van de second opinion die het NLR vraagt over zijn eigen onderzoek naar de mate waarin de luchthaven klem zit. Het NLR kan dat in technische zin



De heer Samsom (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

berekenen als het gaat om baan-gebruik en dergelijke, maar de zaak heeft ook een economische kant, namelijk de vraag hoe je waardeert hoe een mainport functioneert en wat reëel is om van een mainport te verlangen, zoals het iets meer uitsmeren van de blokken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterend dat de regering van mening is dat oplossingen en alternatieven voor het gebruik van de Zwanenburgbaan in relatie tot de Polderbaan "realistisch moeten zijn bij een normaal gebruik van de mainport";

van mening dat gefundeerde kennis ontbreekt van de consequenties voor de mainport van een wat meer gespreid en wat minder op maximale inzet bij piekuren gebaseerd baangebruik;

verzoekt de regering, onderzoek te laten doen, bijvoorbeeld door het CPB en/of de Algemene Rekenkamer, in welke mate de mainport afhankelijk is van een bepaald baangebruik en wat de consequenties zijn van een wat meer gespreid en wat minder op

maximale inzet bij piekuren gebaseerd baangebruik, en de resultaten van dit onderzoek tegelijk met de resultaten van het onderzoek van het NLR beschikbaar te hebben,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Samsom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 47 (26959).

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. In het algemeen overleg kondigde de staatssecretaris aan dat wat haar betreft de rekenfout zo snel mogelijk wordt hersteld, precies zoals Schiphol dat wil. Tegelijkertijd liet zij overduidelijk weten dat elke andere verandering in de wet moet wachten op de evaluatie in 2006 of later. Dat is een mooie boel! Als Schiphol last heeft van een fout, wordt deze meteen hersteld, maar als omwonenden last hebben van fouten in de wetgeving, blijven deze voorlopig bestaan. Het is zelfs nog erger, want met het herstel van de rekenfout wordt een nieuwe belofte aan Zwanenburgers gebroken. Terwijl de Zwanenburgers vanaf het begin van de discussie over de vijfde baan – en dat is al heel lang geleden – rekenen op halvering van de geluidsoverlast,

hetgeen kwantitatief aan hen is toegezegd, wordt deze belofte nu gebroken. Bezwerende formules van de staatssecretaris in de trant van: het wordt minder minder, doen niets af aan het feit dat Zwanenburg gewoon genomen wordt. Daar legt de fractie van de PvdA zich niet bij neer. Wat ons betreft hoeft het zo ver helemaal niet te komen. In het algemeen overleg heb ik concrete ideeën aangegeven om de rekenfout aan te pakken, zonder meer vliegtuigen over Zwanenburg te sturen. Schiphol zal dan nog steeds kunnen groeien – misschien wat minder dan het zelf graag zou willen – maar dat is een kwestie van eerlijk delen en daar staan wij graag voor.

Mijn concrete oplossingen houden zaken in als het verleggen van een uitvliegroute – dat helpt ook voor Castricum en omgeving – en het verlengen van de nacht, waarin minder kan worden gevlogen. Ik ben blij dat die concrete suggesties in de motie van collega Duyvendak zijn overgenomen. Ik heb die motie dan ook met gejuich meeondertekend.

Voorzitter. Ik kom bij mijn constructieve voorstellen. Tussen alle gebroken beloftes leek er voor de omgeving van Schiphol een lichtpuntje te bestaan. De bewoners van Spaarndam zouden tegemoet worden gekomen door zo snel mogelijk de uitvliegroute boven hun dorp weg te halen. Die was daar immers tegen de afspraken in gekomen. Schiphol heeft zich hieraan gecommitteerd en deze wijziging doen opnemen in de startnotitie van de MER, de CROS is enthousiast en de procedures hoeven niet langer te duren. Je zou denken dat er geen vuiltje aan de lucht was, maar zelfs van deze kleine tegemoetkoming aan de omgeving wil de staatssecretaris in het debat niets weten. Het lijkt wel of zij er een principekwestie van maakt om vooral niets te doen aan de overlast in de omgeving, geheel indachtig haar uitspraak in diverse media over zeurende omwonenden. Dat vinden wij te gek voor woorden. Heel Spaarndam rekende vanaf de jaren negentig op een uitvliegroute die niet over het dorp zou gaan. Groot was de woede toen anders bleek. Even groot, zo niet groter, was de opluchting toen de heer Cerfontaine namens Schiphol deze zomer in een prachtige bar, live op televisie, toezegde om die route toch te verleggen. De staatssecretaris moet wel heel goede redenen hebben om

Samsom

nu roet in het eten te gooien. Die heeft zij niet. Deze route kan en moet worden verlegd. Daarom stelt de PvdA-fractie de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering heeft aangegeven de MER-richtlijn voor de aanpassing van het luchthavenverkeersbesluit slechts te willen beperken tot het herstel van de "invoerfout";

van mening dat een dergelijke wijziging van het luchthavenverkeersbesluit geen recht doet aan de wensen van omwonenden;

constaterende dat Schiphol nota bene zelf van plan is om ook de wijziging van de uitvliegroute nabij Spaarndam in de MER op te nemen en dat ook de CROS het belang van een spoedige verbetering van de uitvliegroute benadrukt;

verzoekt de regering om de op te stellen MER-richtlijn voor Schiphol nadrukkelijk niet te beperken tot het herstel van de rekenfout, maar ook de uitvliegroute Spaarndam in de richtlijn op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (26959).



De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Wij hebben lang stilgestaan bij de MER-procedure in het algemeen en met name bij de tijdspanne die nodig is om het probleem op te lossen, zonder in conflict te komen met de wet op het moment dat er daadwerkelijk door de slots heen wordt gevlogen. De CDA-fractie maakt zich grote zorgen over die tijdspanne, maar heeft aan de andere kant ook oog voor de problemen die op dit moment spelen in Spaarndam en voor de toezeggingen die gedaan zijn door de heer Cerfontaine. Wij waren verbaasd

over de opmerking van de staatssecretaris dat zij deze toezeggingen niet wilde overnemen en hebben daar tijdens het algemeen overleg opheldering over gevraagd. Zij gebruikte de argumentatie dat het rechtsongelijkheid in de hand zou werken en dat het eventueel de tijdspanne onder druk zou zetten. Wij vinden de tijdspanne ook belangrijk. Nu Schiphol echter heeft aangegeven dat men het binnen de tijd denkt te realiseren en nu de CROS op het punt staat om in een unaniem advies aan te geven dat rechtsongelijkheid niet aan de orde is, vinden wij het toch noodzakelijk om hierover een motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering heeft aangegeven het niet wenselijk te achten de "optie Spaarndam" mee te nemen in de MER-procedure;

overwegende dat er waarschijnlijk door de initiatiefnemers van de MER en de Commissie regionaal overleg Schiphol (CROS) een unaniem advies voor de incorporatie van de routewijziging Spaarndam in de MER volgt;

overwegende dat verdere vertraging dient te worden voorkomen;

verzoekt de regering, het advies van de CROS over te nemen en zich daartoe te beperken en andere varianten, zoals baangebruik en andere verbeteringen van de vliegroutes, op dit moment buiten beschouwing te laten en mee te nemen in de evaluatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 49 (26959).

De heer **Samsom** (PvdA): De zojuist ingediende motie lijkt angstaanjagend veel op de motie die ik net voorlas. Het enige verschil is dat de heer Haverkamp expliciet allerlei andere dingen wil beperken die in de

MER terecht zouden kunnen komen. Ik kan hem verzekeren dat de staatssecretaris dat ook wil, dus daarvoor hoeft hij geen motie in te dienen. Waarom dient hij deze motie in nadat wij net een motie hebben ingediend om Spaarndam te redden? Dat snap ik niet. Heeft hij er soms een andere bedoeling mee die niet duidelijk wordt uit het voorgelezen stuk tekst?

De heer **Haverkamp** (CDA): U hebt in het algemeen overleg gehoord dat de staatssecretaris niet voornemens was om Spaarndam mee te nemen. Wij hebben nog niet van de staatssecretaris vernomen of zij dat nu wel of niet wil. Daartoe dient de motie. Daarnaast is het voor ons van cruciaal belang dat de MER-procedure zo efficiënt mogelijk gevolgd gaat worden. Wij zijn al een aantal discussies verder in dit huis. Wij vinden het belangrijk om nu het hoofdstuk te sluiten en voortgang te maken met de MER-procedure. Daarom willen wij dit wel opnemen en vervolgens voortgaan en hopelijk op tijd de zaak afronden. Daarom nemen wij die beperking op. Die stond niet in uw motie.

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris heeft zelf die beperking aangegeven. Het debat verliep als volgt. De staatssecretaris wilde niets in de MER opnemen, behalve de rekenfout. Wij allen hier dringen aan op het meenemen van Spaarndam. Daarover is zojuist een motie ingediend. U trekt daar vervolgens weer allerlei andere verbeteringen van af. Daarvoor hoeft u niet bij deze staatssecretaris en zeker niet bij Schiphol te zijn, want dat doen zij vanzelf wel. Waarom wilt u het zo graag nu geheel vastleggen? Ik zal u nog iets voorleggen. Als Schiphol morgen achter een andere fout komt en het wil regelen in de MER, sluiten deze motie verbetering uit. Waarom stuurt u zo expliciet daarop aan?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij maken ons grote zorgen over het tijdspad dat doorlopen zal worden. Wij hebben in het algemeen overleg indringend gevraagd waarom wordt gekozen voor een lange procedure. Wij hebben ook onze vraagtekens gezet bij de toevoeging van Spaarndam. Schiphol heeft nu duidelijk aangegeven dat de procedure waarschijnlijk op tijd

Haverkamp

doorlopend kan worden als Spaarndam wordt meegenomen. Het is ook Schiphol dat op de blaren moet zitten als het niet daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Laten wij dus het voordeel van de twijfel geven in dezen. De CROS heeft dat ook overgenomen. Daarom zijn wij bereid Spaarndam mee te nemen, maar wij blijven op het standpunt staan dat het misschien verstandiger was geweest om het zo snel mogelijk in gang te zetten. Vandaar deze uitsluiting.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U sluit in uw motie een aantal interessante oplossingen en alternatieven waar de bewoners van Spaarndam en Oostzaan misschien veel baat bij hebben, expliciet uit. U doet het vanwege de korte tijdspanne. Maar wie is verantwoordelijk voor deze fout? Dat is toch de luchtvaartsector. Nu is er weinig tijd om te repareren en zijn de bewoners twee keer de dupe. Ze zijn al de dupe doordat er meer herrie is. Nu er zo weinig tijd is omdat de sector er zo laat achter is gekomen, worden ook nog eens alternatieven die voor de bewoners perspectief zouden kunnen bieden, door u expliciet uitgesloten. Klopt het dat u de bewoners twee keer pakt?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, dat klopt niet. Als het aan ons had gelegen, hadden wij deze discussie nu niet gehad. Dan was de Luchtvaartwet gewoon in werking getreden, hadden wij niet een discussie over een invoerfout gehad en was de evaluatie gehouden op het moment dat die had moeten plaatsvinden. Dat traject kon niet gevolgd worden omdat de intentie van de wet niet uitgevoerd kon worden door onder andere de rekenfout. Het NLR heeft al gezegd dat het echt een fout is en geen opzet, zoals sommigen hebben gesuggereerd. Wij willen het nu oplossen en vasthouden aan het pad dat is afgesproken voordat deze discussie begon, door te evalueren en ook beter te evalueren. Ik ben het ermee eens om te kijken naar alternatieven, maar doe het op dat moment en niet nu.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat om de alternatieven bij het herstel van de zogenaamde fout. Je kunt die op allerlei manieren herstellen. Schiphol komt met een

recept, maar de bewoners-organisaties en de milieu-organisaties hebben ook recepten gegeven voor het herstel van die fout. Die alternatieven sluit u nu uit. U richt zich alleen op het alternatief dat de Schiphollobby voorlegt. Dat vind ik eenzijdig. De bewoners zijn daarvan de dupe, terwijl zij ook al de dupe zijn van de fout die door de sector is gemaakt. U pakt de bewoners dus twee keer.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik moet nu in herhalingen vervallen.

De **voorzitter**: Dat is niet nodig.

De heer **Samsom** (PvdA): De heer Haverkamp ziet een groot verschil tussen mijn motie en de motie die hij zojuist heeft ingediend. Wat is zijn reactie op de motie die wij zojuist hebben voorgesteld?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben niet de enige die het verschil zit. U ziet zelf het verschil ook. Ik sta sympathiek tegenover het voorstel om Spaarndam mee te nemen, maar ik vind het wel verstandig om nu voortgang te maken bij de MER-procedure. Ik wil nu niet allerlei zaken erbij halen. Dat is het verschil.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Drie weken geleden spraken wij over de invoerfout. Ik zou ook daarvan willen spreken en niet van een vermeende invoerfout. Wij hebben ook juist een extern rapport gevraagd om dat te kunnen bekijken. Daarna werd duidelijk dat het VAO op de plenaire agenda zou worden geplaatst, omdat er nog vragen leefden.

De vorige keer is tijdens ons overleg aangegeven dat wij een nader onderzoek door het NLR zouden uitvoeren. Wij zouden een verdiepingsslag maken en een nadere analyse uitvoeren. De sector zou beginnen met de startnotitie MER. De ingediende moties betreffen beide punten. Op die moties zal ik ingaan, maar eerst zal ik een tweetal algemene opmerkingen maken.

Er zou door mij gezegd zijn dat de "optie Spaarndam" niet in overweging mag worden genomen. Ik wijs erop dat tijdens genoemde bijeenkomst mijn opmerkingen heel helder zijn geweest. Ik heb gezegd dat het

onze voorkeur heeft om de fout zo spoedig mogelijk te herstellen. Dat betekent dat wij de procedure zo kort mogelijk willen houden door alleen de invoerfout in aanmerking te nemen. De startnotitie van de sector en de vragen die daarin gesteld zijn, zullen wij evenwel afwachten. Er is dus nooit bij voorbaat gezegd: dat doen wij niet. Wel hebben wij gezegd dat het onze voorkeur heeft om de optie pas bij de evaluatie te betrekken.

Er is hier nog een andere opmerking gemaakt die niet juist is. Ik zou hebben gesproken over zeurende omwonenden. Ik hecht er zeer aan om dit recht te zetten. Ik ben niet verantwoordelijk voor wat er in krantenkoppen staat, maar wel voor de strekking van een krantenartikel. Ik meen te weten op welk artikel hier wordt bedoeld. Daarin kunt u lezen wat ik heb gezegd. Ik beschouw de mensen allermee als zeurende omwonenden. Als staatssecretaris hecht ik er zeer aan om beide doelstellingen te realiseren. Allereerst gaat het daarbij om het handhaven van de milieunormen die wij hebben afgesproken en verder om het realiseren van de economische doelstelling. Ik wil niets afdoen aan de afspraken die daarover zijn gemaakt. Zeker wil ik mensen niet als zeurende betitelen als zij daarover spreken. Ik verahul ook nooit dat de luchthaven overlast met zich mee brengt en dat we met elkaar moeten overleggen over de vraag hoe wij de overlast zo goed mogelijk kunnen verdelen over de mensen die de lusten en de lasten van de luchthaven ondervinden en over de vraag hoe wij de overlast zoveel mogelijk kunnen beperken.

Ik wil vervolgens eerst iets zeggen over de motie van de heer Duyvendak c.s. waarin wordt gevraagd bij de MER-procedure meerdere alternatieven te betrekken. Het kabinet ontraadt aanneming van deze motie. Het is dus tegen het betrekken van meerdere alternatieven bij de MER. Vorige keer heb ik al gezegd wat wij willen voorkomen. Als de wet niet meer toelaat wat wij beoogd hebben, zo mogelijk groei en toename van het aantal vlieg-bewegingen, zullen wij de wet zo snel mogelijk moeten aanpassen. Dat betekent dat wat je misschien in de toekomst wilt doen, niet bij het snelle herstel van nu moet betrekken.

In de motie worden meerdere alternatieven genoemd, zoals de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

segregatie van het vliegverkeer tussen Polderbaan en Zwanenburgbaan en het verlengen van het nachtregime voor de Zwanenburgbaan tot 7.00 uur. Die mogelijkheden zullen zelfs niet bij de evaluatie aan de orde zijn. De segregatie van het verkeer en het "verlengen" van de pieken, zoals met het laatste alternatief wordt beoogd, zijn al betrokken bij de contra-expertise. Deze mogelijkheden worden dus al onderzocht. Zij kunnen bij de nadere analyse weer aan de orde komen. Met andere woorden: aan deze mogelijkheden is al aandacht besteed en zij vormen onderdelen van de nadere analyse. Zij kunnen dus nu niet een onderdeel van de MER zijn.

Het tweede alternatief van de motie, dat van het nachtregime, is heel helder. Voor deze verlenging is echter geen aanleiding want in het AO op 13 maart hebben wij afgesproken dat het nachtregime nu niet aan de orde zou komen, maar dat het in 2004 bij het gezondheidsonderzoek zal worden betrokken. Daarover zullen wij het in het komende AO nog wel hebben. Dan zal de heer Van Geel hierover het een en ander zeggen. Wij ontraden aanneming van deze motie dus om twee redenen: allereerst omdat wij voor wat wij nu willen maar kort de tijd hebben en wij vinden dat andere zaken die hiermee niet direct te maken hebben niet bij de evaluatie moeten worden betrokken en verder omdat wij vinden dat verschillende punten al bij onderzoeken zijn betrokken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat het punt van segregatie betreft: dat wordt in het rapport van NLR genoemd als perspectiefvol. Hiermee kan men niet de hele fout herstellen, maar de extra overlast in Zwanenburg zou minder groot hoeven te zijn. Dit zou dus een interessante oplossing zijn. Schiphol krijgt er meer capaciteit mee, maar de bewoners van Zwanenburg minder extra hinder. Zoiets moet je dan wel met de MER onderzoeken. Bij de MER-procedure zou moeten worden onderzocht of dit perspectiefvol is en tot welk niveau het maximum van het handhavingspunt in Zwanenburg verhoogd moet worden. Als de staatssecretaris dat nu niet onderzoekt is dat straks geen oplossing en krijgt Schiphol mogelijk meer

geluidsruimte dan strikt noodzakelijk is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Schiphol krijgt niet méér geluidsruimte dan noodzakelijk is. De luchthaven krijgt evenveel geluidsruimte.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik doel op de Zwanenburgbaan.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In totaliteit wordt er dus geen extra ruimte gecreëerd. Er wordt vaak gezegd dat de sector maar bediend wordt, maar dat is niet juist. Sterker nog, ook voor de sector zal het wat minder meer gaan worden. Dat is ook een gevolg van de invoerfout. Je kunt de fout herstellen, maar niet volledig.

Er is onderzoek gedaan waaruit gebleken is dat het geen volledig alternatief kan vormen. Het kan dus ook niet als volledig MER-alternatief worden opgenomen. Het kan maar voor een deel een oplossing bieden. Volgens het NLR zou het perspectiefvol kunnen zijn. De zaken komen aan de orde bij de nadere analyse. Daarin zal worden aangegeven wat er nog wel en wat er niet mee kan. Het meenemen als een aparte MER-variant vergt een veel diepgravender onderzoek en dus meer tijd. Ik vind dat dit soort zaken thuishoort bij de CROS. Hoe ga je tussen sector en omgeving afspraken maken over betere routes, beter aanvliegen, betere hoogtes en noem maar op? Als de partijen waarom het werkelijk gaat er met elkaar zijn uitgekomen, kun je er na de evaluatie voor kiezen om het mee te nemen bij een wetsaanpassing. Nogmaals, het kan niet nu worden meegenomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt zelf dat het een gedeeltelijke oplossing kan zijn. Gestapeld met andere oplossingen kan segregatie voorkomen dat de geluidsmaxima enorm opgehoogd moeten worden. Dan kan dat toch als gedeeltelijke oplossing in de MER worden meegenomen? Het hoeft niet als volwaardig alternatief, maar het kan wel worden meegenomen als gedeeltelijke oplossing. Dan hebben wij straks allemaal pakketjes om een totaal te kunnen samenstellen. De staatssecretaris wil die puzzelstukjes niet hebben. Zij heeft straks maar

één stukje en dat is het stukje dat de Schiphollobby voor haar heeft klaargelegd.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Kamer heeft mij ook verzocht om zo spoedig mogelijk die wet te herstellen. Het is bekend hoe kort de procedure daarvoor is. Wij doen het volledig binnen de wettelijke mogelijkheden. Er zijn daarnaast de komende jaren voldoende mogelijkheden om met elkaar verder te studeren, zoals vroeger de geluidshindercommissie en nu de CROS een rol moet spelen in het zorgen voor alternatieven die door beide partijen gedragen zijn. Dat komt vanzelf aan de orde. Op dit moment speelt de volgende vraag: hoe zorgen wij ervoor dat voordat de grens bereikt is, de wet hersteld wordt, en hoe doen wij dat op een zo kort mogelijke termijn, zonder dat wij inbreken op wat wij aan beide kanten beloofd hebben?

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris zei daarnet dat wij op 13 maart hebben afgesproken om in 2006 terug te komen op de geluidsoverlast in de nacht.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In 2004.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat hebben wij op 13 maart niet afgesproken. Wij hebben op 13 maart afgesproken dat er een extra studie zou komen naar hoe het nu precies zit met de hoeveelheid mensen die 's nachts wakker liggen van Schiphol in vergelijking met de regels die daarvoor gesteld zijn. Dat rapport hebben wij gelukkig al; het is bijna november.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die studie kwam in 2004.

De heer **Samsom** (PvdA): Die vergelijkende studie hebben wij in juli ontvangen. Toen bleek dat niet alleen Schiphol rekenfouten maakt, maar ook het RIVM. Het aantal mensen dat rond de luchthaven wakker ligt, is niet een slordige 91.000, wat al veel is, maar 250.000. Ik vind dat een reden om niet rustig met de armen over elkaar te gaan zitten wachten tot 2004 als wij nu de kans hebben om dit te herstellen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

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

Mijnheer Samsom, wij hebben deze discussie al meerdere malen gevoerd. U hebt gevraagd om een stuk zodat appels met peren vergeleken konden worden. U blijft zelf iedere keer appels met peren vergelijken. In de stukken is precies aangegeven waaraan gemeten zou worden. Wij kunnen zien dat het aantal slaapverstoorden is teruggelopen. U pakt er een nieuw gebied bij en zegt daarover dat er geen afspraken voor zijn gemaakt, terwijl er ook mensen zijn die wakker liggen. Zelfs in dat gebied kunnen wij echter zien dat, naar rato van de hoeveelheid bewoners en de hoeveelheid vliegtuigen die eroverheen zijn gekomen, het aantal is verminderd. Wij hebben gewoon een wezenlijk verschil van mening. Als u terugkomt op wat wij in het verleden hebben afgesproken en als u wat anders wilt, dan daag ik u daartoe uit.

Wat is er in het algemeen overleg afgesproken? Dat in het voorjaar 2004 in het brede Europese gezondheidsonderzoek ook tot uiting zal komen wat werkelijk de relatie is tussen slaapverstoring en gezondheidsproblemen. Dat is iets anders dan dat het stuk, waarin de beide opties worden vergeleken, naar de Kamer zou worden toegezonden. Naar aanleiding daarvan zou de verdere discussie plaatsvinden, wat overigens niet inhoudt dat op basis daarvan aanpassingen plaatsvinden. Die twee discussies moeten uit elkaar worden gehouden.

Ik kom toe aan de motie van de heren Duyvendak en Samsom op stuk nr. 47. Ik vind dit nu typisch een motie waarin wordt gevraagd of de regering zich met de bedrijfsvoering van Schiphol bezig gaat houden. Het mooie van het huidige systeem, dat overigens de nodige knelpunten heeft, is dat er één geluidscontour en één veiligheidscontour is, waarbinnen maar moet worden bekeken hoe een en ander wordt ingevuld. Inhoudelijk gezien voel ik er niet voor om daarop te gaan sturen. Maar belangrijker is dat wij per 1 januari de resultaten van NLR willen hebben. CPB en Rekenkamer hebben op dit punt niet de deskundigheid in huis op grond waarvan ik verwacht dat dat op zo'n korte termijn kan. NLR vind ik een onafhankelijk, deskundig instituut, dat heel goed kan voldoen

aan deze opgave. NLR heeft de opdracht al gekregen, en ik vind het overbodig om daarnaast aan andere instituten iets dergelijks te vragen. Daarom ontraadt het kabinet aanvaarding van deze motie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat u daar niet op gaat sturen, want het is een kwestie van zich ontwikkelen binnen milieugrenzen. Maar deze motie is daar juist door geïnspireerd, omdat u er zelf zo expliciet op stuurt. Het doorslaggevende argument in uw beredeningen en brieven om de geluidszone te wijzigen, is dat de mainport in gevaar komt. Dat is uw leidraad, maar die wordt door u niet onderbouwd. U onderbouwt niet wat de mainport is en wat mogelijk is voor een mainport. Het is een mantra, een heilige die u aanroept, en die wij moeten gehoorzamen. Ik zeg: laten we die heilige een beetje met de voeten op de grond zetten en kijken of de mainport wel in die mate in gevaar is, en of het niet anders kan. De motie verzoekt de redeneringen die uzelf hebt, beter te onderbouwen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geloof niet in heiligen! De redenering die wij steeds gebruiken om de fout te herstellen, is tweeledig. Wij hebben een dubbele doelstelling afgesproken toen de Luchtvaartwet werd vastgesteld. Het Rijk gaat alleen nog maar sturen op milieu- en veiligheidsgrenzen, en er blijft een bepaalde hoeveelheid geluid over. Toch bieden wij daardoor de sector de mogelijkheid, door te groeien tot 500.000 bewegingen. Wat blijkt nu? Er is een fout gemaakt bij het invoeren van gegevens, waardoor niet daar werd uitgekomen waar dat werd verwacht, namelijk bij een vijfbanenstelsel, met enerzijds ruimte voor groei en anderzijds beperking van de hinder. De ruimte voor de groei is verdwenen en waarschijnlijk teruggebracht tot onder de situatie van het vierbanenstelsel. Dat is nooit de bedoeling geweest van de Kamer. Mijn inzet bij het herstel van de invoerfout is dat ik niets zal veranderen aan de geluidsgrens, maar ik zorg er wel voor dat ook de beloofde groeimogelijkheid wordt opgenomen. Die mogelijkheid wordt kleiner dan zij was, dus de sector gaat erop achteruit. Het gaat niet puur en alleen om het mainportbe-

lang, het is net zo goed het belang van de omwonenden.

Ik kom toe aan de motie van de heren Samsom, Verdaas en Duyvendak op stuk nr. 48. Deze motie combineer ik met die van de heren Haverkamp, De Krom en Hermans op stuk nr. 49. Het kabinet neemt de motie van de heer Haverkamp c.s. op stuk nr. 49 over, omdat hierin wordt gesproken over een beperking. Dat geldt niet voor de motie van de heer Samsom c.s. op stuk nr. 48. Daarom nemen wij die niet over. Wij willen Spaardam meenemen in de MER, omdat de sector daar in de Startnotitie om heeft verzocht. Ik heb die notitie overigens nog niet gekregen, maar als voorbereiding op dit VAO heb ik er al wel signalen over vernomen. De CROS heeft erom verzocht.

Tijdens het AO van de vorige keer heb ik betoogd dat, als er een route wordt verlegd, je de consequenties daarvan wel moet overzien. Die waren toen echter nog niet duidelijk. Inmiddels is er iets meer inzicht ontstaan. Daarom willen wij Spaardam nu wel meenemen als MER-variant. Uiteindelijk moet op basis van de uitkomsten worden bekeken wat er daadwerkelijk gebeurt, maar de Spaarndamroute zullen wij meenemen.

Wat is het verschil tussen de Spaarndamroute en de andere varianten? Over Spaarndam kan worden gezegd dat dit de enige route is die destijds in de verbetering was opgenomen, al is die uiteindelijk toch niet meegenomen. Nu kan de route echter zonder al te veel pijn worden meegenomen, althans dat heb ik begrepen. Uit de MER moet dadelijk duidelijk worden of dat inderdaad kan. In het AO heb ik ook aangegeven dat, als wij de wet zo snel mogelijk willen herstellen, er zo min mogelijk moet worden meegenomen. Ik ga ervan uit dat de initiatiefnemers van de MER samen met de Kamer, die mij nu nadrukkelijk verzoekt om de Spaarndamroute op te nemen – ik zie de motie als een kamerbrede motie – hun best doen om ervoor te zorgen dat de behandeling nu zo snel mogelijk kan plaatsvinden, zodat extra vertraging wordt voorkomen, want dat kan tot problemen rond de luchthaven leiden.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wil er geen spelletje politiek met een kleine p van maken, want het gaat hier om



De heer Wolfsen (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

Spaarndam. Ik trek mijn motie dus in, voorzitter, al snap ik niet waarom de staatssecretaris weinig verschil tussen de beide moties ziet, maar de aanneming van de ene vervolgens met verve ontraadt en de ander overneemt. Dat is echter een zaak van het kabinet. Als Spaarndam daarmee is gered, heb ik daar vrede mee.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Samsom c.s. (26959, nr. 48) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb nog een aanvullende vraag. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik vind dat de staatssecretaris moet ingaan op het feit dat Zwanenburg, als gevolg van het herstel van de rekenfout, te maken krijgt met een verbroken belofte, al was het alleen maar voor de mensen daar. Zij zitten met hetzelfde gevoel als de mensen in Spaarndam. Zwanenburg krijgt meer geluidsoverlast dan in eerste instantie was beloofd. Sterker nog, er was een reductie van 50% beloofd, maar het wordt nu vele malen meer.

Staatssecretaris **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Ik ben daar al vaak op ingegaan, ook al in mijn eerste persconferentie over het herstel van de invoerfout. Toen heb

ik al gezegd dat ik het uitermate vervelend vond. De mensen dachten in februari nog dat er zou worden uitgekomen op een reductie van 50%, terwijl een paar maanden later bleek dat die veel lager zou uitkomen. Er is nog steeds sprake van een verbetering ten opzichte van het vierbanenstelsel, maar het is inmiddels een minder grote verbetering. Ik ben daar steeds duidelijk over geweest, ook in het AO. Op een gegeven moment moet je echter kiezen tussen de gevolgen van het een en die van het ander. Bij het een is sprake van een verbetering, maar een minder grote dan gewenst. Dat is heel vervelend. Over de belofte over die 50% heb ik de vorige keer al iets gezegd. Het ander heeft betrekking op de consequenties van de groei en de mogelijke teruggang via het vijfbanenstelsel naar een situatie die waarschijnlijk nog slechter is dan in het vierbanenstelsel. Ik had die 50% graag willen waarmaken, maar dat was niet mogelijk, omdat wij uiteindelijk kiezen voor een andere invulling.

De beraadslaging wordt gesloten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Normaal gesproken, zouden wij volgende week dinsdag stemmen. De staatssecretaris moet echter voort met de startnotitie en de richtlijnen.

Ik wil niet dat de Kamer het verwijt krijgt dat zij de vertragende factor is geweest. Ik vraag u dan ook om de stemming over de moties aanstaande donderdag na de middagpauze te doen plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik neem als voorzitter dan maar het risico dat ik dat verwijt krijg, want ik stel toch voor om volgende week dinsdag te stemmen. Er zit drie weken tussen het algemeen overleg en dit VAO. In de voorstellen voor de werkwijze heb ik op velerlei verzoek, en met mijn volledige steun, opgenomen om het stemmen op andere momenten dan op dinsdag tot een minimum te beperken. Ik neem die verantwoordelijkheid voor die paar dagen wel op mijn schouders. Ik stel dus voor, over de ingediende moties dinsdag a.s. te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik moet nu tot mijn spijt – ik heb bij de regeling van werkzaamheden de reden genoemd – de vergadering schorsen tot 17.15 uur.

De vergadering wordt van 15.52 uur tot 17.15 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2004 (29200-VI).**

De **voorzitter**: Door de omstandigheden met de Eerste Kamer zitten wij nogal krap in de tijd als wij vandaag de eerste termijn willen afmaken. Ik denk dat iedereen het een goed plan vindt om te proberen dat te doen. Zoals ik eerder heb gezegd, moet het niet later worden dan 23.15 uur. Dat betekent dat u niet al te uitbundig moet interrumperen. In dat verband wijs ik er nog op dat een begrotingsbehandeling in eerste instantie bedoeld is voor medewetgeving en controle van de regering en niet voor grote onderlinge discussies. Dat betekent niet dat die onderlinge discussies niet kunnen plaatsvinden, maar in beperkte mate. Het is uiteraard aan mij om te bepalen hoe beperkt dat is en wat redelijk is.

De algemene beraadslaging wordt geopend.