

Cramer

Minister **Cramer**: Zoals wij de motie nu besproken hebben, kan ik haar overnemen.

De heer **Poppe** (SP): Ik moet er nog even over nadenken, ik handhaaf de motie nog even.

De **voorzitter**: Ongetwijfeld in het kader van de duurzaamheid ...

Minister **Cramer**: In ieder geval is er overeenstemming over het onderzoek naar de vervanging, dat kan ik in beginsel toezeggen. Maar ik kan er niet de consequentie aan verbinden dat ik het gebruik van plastics zal verbieden.

De heer **Poppe** (SP): Daar had ik ook niet om gevraagd. U neemt de motie dus gewoon over?

Minister **Cramer**: Ja.

De heer **Poppe** (SP): Dan trek ik de motie in, voorzitter.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Poppe (30196, nr. 23) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter, ik had even overleg nodig met de mede-indiener van mijn motie over het gebruik van dienstauto's, maar zeker gelet op de uitleg en de toezeggingen van de minister zijn wij bereid om deze motie in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Vermeij/Duyvendak (30196, nr. 26) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Cramer**: Dan zijn er nog twee moties van mevrouw Ouwehand, die te maken hebben met dierenwelzijn en schoonmaakmiddelen die zonder dierproeven zijn ontwikkeld. Aanneming van de eerste motie moet ik ontraden, want er zijn al richtlijnen. Maar als wij deze gaan herzien, kunnen wij zowel het dierenwelzijn als de dierproeven erbij betrekken. Dit heeft te maken met schoonmaakmiddelen en met catering. Er is nu al een eis van 40% biologische producten, waarbij impliciet dus al rekening wordt gehouden met het criterium dierenwelzijn, maar ik zal nagaan of dit punt expliciet bij de herziening kan worden betrokken. Dit heeft ook te maken met de vraag of er voldoende aanbod is om er in plaats van een wens een eis van te maken. Het is ook nog wel de vraag of het juridisch kan, zoals ik heb uitgelegd.

Ik zal meteen nog even uitsluitel geven over de tweede motie, de motie over schoonmaakmiddelen. Ik ben bereid om de motie over te nemen als zij zou luiden: wij willen onderzoeken of, bij voldoende aanbod, dierproefvrije schoonmaakmiddelen als eis of als wens opgenomen kunnen worden in een herziening van de richtlijn. Of het een eis of een wens zou moeten worden, heeft te maken met de vraag of er voldoende aanbod is. Wij kunnen niet iets als richtlijn eisen als er maar een heel kleine groep producten aan voldoet. Dat moeten wij eerst onderzoeken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Tijdens het AO heeft ook een andere woordvoerder aangegeven dat de ontwikke-

lingen op het gebied van de schoonmaakmiddelen heel snel gaan. De minister was dat met ons eens. Wij denken dat het aanbod ruim voldoende is. Ik denk zeker dat, als de motie wordt aangenomen door de Kamer of door de minister wordt omarmd, de producenten van deze middelen aan zien komen dat het vanaf 2009 een eis wordt. Mocht er dus al een gebrek aan aanbod zijn, dan zal dat in 2009 absoluut zijn opgelost. Bovendien gaat het om het geven van het goede voorbeeld. Ik heb aangegeven dat de gemeente Den Haag al is overgegaan op die middelen. Er is verder voldoende aanbod. Ik zie dan ook geen enkele reden, zeker niet voor een kabinet dat bestaat uit partijen die roepen dierproeven te willen beperken tot medicijnen, om dit niet als eis te stellen. Het is het gemakkelijkste dat wij zouden kunnen doen.

Minister **Cramer**: Ik sta er sympathiek tegenover, maar er zijn een aantal randvoorwaarden en die hebben te maken met de juridische kant en met het aanbod. Daar moet eerst onderzoek naar worden gedaan. Daarna kan ik pas aangeven of ik in kan stemmen met de moties. Ik sta sympathiek tegenover de moties, maar als u mij dwingt om ja of nee te zeggen, dan ontraad ik de aanneming ervan. Als in de motie echter wordt gevraagd om "te onderzoeken of", ben ik daar zeker toe bereid. De intentie is er, maar wij kunnen daar nu niet zo maar toe besluiten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben teleurgesteld. Ik denk dat wij moeten uitgaan van wat mogelijk is en wat wij als overheid zouden willen. Ik vind het jammer dat de minister een aantal moties omarmt, maar op dit punt geen stappen durft te zetten.

De **voorzitter**: U handhaaft uw moties dus.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat verwacht ik wel.

Minister **Cramer**: Ik heb een gebaar gemaakt in de richting van mevrouw Ouwehand en daar laat ik het bij.

De **voorzitter**: De heer Duyvendak had nog een vraag over een toezegging die u tijdens het AO heeft gedaan. U zou overleggen met de gemeenten. De heer Duyvendak vroeg of u de Kamer daarover wilde informeren. Ik begrijp dat u het al heeft toegezegd, maar misschien wilt u het nog eens bevestigen.

Minister **Cramer**: Ik zal dat binnen zes weken doen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de overgebleven moties aanstaande dinsdag op de stemmingslijst zullen staan.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 maart 2008 over **Schiphol**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat welkom.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil graag drie moties indienen om opnieuw een versoepeling van

Duyvendak

de milieunormen bij Schiphol te voorkomen. Mijn eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vliegverkeer tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends sinds 2000 sterk is gegroeid, onder meer met low cost carriers en chartervliegtuigen;

constaterende dat juist tussen 6.00 en 7.00 uur mensen extra gevoelig zijn voor slaapverstoring;

constaterende dat een recent onderzoek van het RIVM heeft aangetoond dat slaapverstoring leidt tot bewezen extra gezondheidsschade;

constaterende dat een beperking van het vliegverkeer tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends het voor de luchthaven ook veel eenvoudiger zal maken om binnen de geluidsnormen te blijven;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat Schiphol voor de nachtelijke starts en landingen vanaf 15 augustus 2008 significant hogere tarieven hanteert voor vlieg-bewegingen tussen 6.00 en 7.00 uur dan overdag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 87 (29665).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Als deze motie zou worden uitgevoerd, zou het LVB helemaal niet hoeven te worden aangepast. Voor het geval de regering dit laatste toch van plan zou zijn, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol sinds 1995 reeds zeven maal toestemming heeft gekregen om de milieunormen te overschrijden, dan wel dat ze op zijn verzoek zijn versoepeld;

constaterende dat er nu een voorstel ligt om het LVB aan te passen, wat zal leiden tot veel meer geluidshinder in Amstelveen, Amsterdam-West, Badhoevedorp, Aalsmeer en Amsterdam Zuidoost;

constaterende dat dit nieuwe LVB niet past binnen de oude gelijkwaardigheidscriteria;

verzoekt de regering, het LVB niet aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 88 (29665).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter! De laatste motie die ik wil indienen – ik had er eigenlijk nog meer willen indienen, maar ik heb mij tot drie moties beperkt – gaat over de misschien niet voor iedereen te volgen discussie over de opties 1 en 3.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel verwarring is over de wijze waarop het beschermingsniveau van het eerste Luchthavenverkeerbesluit dient te worden vastgesteld;

constaterende dat het NLR verschillende opties heeft uitgewerkt over hoe de omzetting van de gelijkwaardigheidscriteria geïnterpreteerd kan worden;

constaterende dat er vooralsnog geen consensus bestaat over de vraag welk van deze opties het meest recht doet aan de geest van de wet;

overwegende dat het derhalve niet wenselijk is, nu al een definitieve keuze te maken tussen de door het NLR voorgelegde opties;

spreekt uit dat de verschillende scenario's die uitgewerkt worden en aan de Alderstafel worden besproken varianten moeten bevatten die passen in de opties 1 en 3 die het NLR geschetst heeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 89 (29665).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil drie moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet alleen totale verkeersvolumes bepalend zijn voor het passend zijn van scenario's binnen de gelijkwaardigheidscriteria, maar ook het aandeel verkeer in de nacht en de geluidsbelasting per vliegtuig;

Cramer

verzoekt de regering om van de nu in onderzoek zijnde scenario's voor de middellange termijn met 500.000 en meer vliegbewegingen ook varianten te ontwikkelen met significant minder geluidsbelasting tussen 23.00 en 07.00 uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Tang. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 90 (29665).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over een punt waarover veel discussie is geweest tijdens het algemeen overleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het volgens het NLR een politieke keuze is of bij de actualisatie van de gelijkwaardigheids-criteria alleen endogene factoren zoals woningbestand en de gebruikte geluidsmaat worden meegenomen (de zogenoemde optie 3), of dat ook factoren die beïnvloedbaar zijn door de luchtvaartsector worden meegenomen (optie 1);

verzoekt de regering, de scenario's voor de middellange termijn, die nu aan de Alderstafel in onderzoek zijn, te toetsen naar de mate waarin zij voldoen aan optie 1 en optie 3,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 91 (29665).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Cramer heeft het erover de scenario's te toetsen aan optie 1 of 3. Wat betekent dat in de praktijk? Wanneer bij toetsing blijkt dat de scenario's alleen voldoen aan optie 1 en niet aan optie 3, wordt er dan een variant uitgerekend die wel voldoet aan optie 3?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat was ook een discussiepunt tijdens het algemeen overleg. De minister heeft toegezegd dat optie 1 weliswaar een maximum is, maar dat alles daartussenin wat hem betreft bespreekbaar is. Ik wil als Kamer kunnen beoordelen hoe dat tot stand gekomen is en waar het oordeel van de Alderstafel op gebaseerd is. Om die reden heb ik een motie ingediend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Vindt de heer Cramer dat er varianten uit moeten rollen die voldoen aan optie 3 of geeft hij dat nu al weg?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, dat geef ik niet op voorhand weg. Ik wil duidelijkheid scheppen voor de

Alderstafel wat de positie van de fractie van de ChristenUnie en van de Kamer is. Aan het eind van de rit zal de Kamer beoordelen of dat voldoende houvast biedt voor de besluitvorming.

Ik kom bij de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor de korte termijn wordt geëxperimenteerd met parallel starten vanaf de Zwanenburgbaan;

constaterende dat de normen in het ontwerp-LVB al zijn berekend, uitgaande van vliegen conform dit experiment;

overwegende dat met name het verkeer dat met een korte bocht om Badhoevedorp naar het zuiden koerst, overlast veroorzaakt boven het woongebieden;

verzoekt de regering, zo snel mogelijk een nieuw experiment te starten om te onderzoeken of een ruimere bocht (ten westen van Lijnden en boven Amsterdams industriegebied) vanwege overlast wenselijk is, zodat de korte bocht niet de facto tot 2010 een feit is;

verzoekt de regering, de aangescherpte normen op de betreffende handhavingpunten na uitvoering van dit experiment in het volgende LVB op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Tang. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 92 (29665).



De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de toekomst van Schiphol als nationale luchthaven selectiviteit naar geluid een belangrijke rol speelt;

overwegende dat tariefdifferentiatie naar geluid als instrument tot selectiviteit nog niet voldoende lijkt ingezet;

verzoekt de regering, in de richtlijnen voor de MER op te nemen dat inzichtelijk zal worden gemaakt wat de effecten van verdere tariefdifferentiatie naar vliegtuigtype en naar dagdeel (dag versus nacht) op de geluidsbelasting en het netwerk zijn;

Tang

verzoekt de regering, vervolgens conclusies te trekken over de inzet van het instrument van tariefdifferentiatie door Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Tang en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 93 (29665).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een verhelde-rende vraag. Dit is een heel lange discussie met een enorme baard. De reactie die men altijd krijgt van de luchtvaartsector luidt: er is nu al tariefdifferentiatie, er is al verschil, het verschil is al heel groot, het is al veel groter dan in het verleden. Misschien is het goed als de heer Tang in zijn mondelinge toelichting aangeeft aan welke mate van tariefdifferentiatie hij denkt, want anders dreigt een beetje het gevaar dat hij met een kluitje in het riet wordt gestuurd.

De heer **Tang** (PvdA): Dat is precies wat de motie vraagt, namelijk om in kaart te brengen wat het effect van tariefdifferentiatie is en wat het effect van tarief-differentiatie kan zijn, zodat de Kamer zelf kan beoorde-len of het instrument op dit moment voldoende wordt ingezet. Nu bestaat steeds het vermoeden, in ieder geval bij mijn fractie, dat Schiphol "too little, too late" heeft gedaan. Dat vermoeden willen wij verder onderzoeken. Dat kunnen wij dan in de discussie over de LVB voor de middellange termijn betrekken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, oké.

De **voorzitter**: Wij doen geen discussies over, mijnheer Duyvendak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit is een heel nieuw punt voorzitter.

De **voorzitter**: Ook dat is eigenlijk niet aan de orde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nog één aanvullende vraag. Men kan de tarieven tussen dag en nacht variëren. Gaat het de heer Tang erom dat het tarief voor de nacht anderhalf keer dat voor de dag wordt of tien keer of honderd keer? Er zijn stille vliegtuigen en lawaaierige. Gaat het dan om een factor één, een factor drie, een factor zeven?

De **voorzitter**: U doet eigenlijk de suggestie aan de heer Tang om zijn motie te wijzigen. Mijnheer Tang, bent u dat van plan?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, ik wil graag in een mondelinge toelichting horen in welke mate van tariefdifferentiatie hij inzicht wil hebben.

De **voorzitter**: Ik denk dat hij zijn motie gewoon heeft ingediend.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vind het wat lastig om nu al op voorhand te beoordelen of het onderzoek wel of niet goed zal zijn.

De **voorzitter**: Ik merk het wel of de motie zal worden gewijzigd.

De heer **Tang** (PvdA): Ik voeg eraan toe dat deze motie complementair is aan een eerdere motie die door de heer Cramer is ingediend, waarin nog eens expliciet aandacht wordt gevraagd voor varianten die de nacht zullen ontzien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat in ieder geval om serieuze verschillen.

De **voorzitter**: Het gaat hier altijd om serieuze zaken, mijnheer Duyvendak.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment door de luchtvaartsector een groot aantal initiatieven wordt ontwikkeld om te komen tot een significante reductie van de hoeveelheid CO₂ en NO_x die door de sector wordt uitgestoten;

constaterende dat op dit moment bij de beoordeling van maatregelen tot hinderbeperking de nadruk alleen ligt op de hoeveelheid geluid;

verzoekt de regering, voorstellen te doen hoe bij de beoordeling van de effecten van het pakket hinderbeperkende maatregelen nadrukkelijk ook rekening gehouden kan worden met de behaalde reducties CO₂ en NO_x,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 94 (29665).

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Het is mij geworden dat u hier vanochtend het kerstregiem hanteert. Ik kan mij daarbij veel voorstellen in een tijd waarin wij de koudste Pasen sinds 40 jaar hebben beleefd. Ik zal proberen zeer kort te zijn.

Ik loop de ingediende moties een voor een langs. In de motie op stuk nr. 93 van de heren Tang en Cramer wordt de regering verzocht conclusies te trekken over de inzet van het instrument van tariefdifferentiatie ook na nader onderzoek. Deze motie is in lijn met het beleid waar de minister van VROM en ik voor staan. Ik ben dan ook bereid deze motie uit te voeren.

Aan de Alderstafel zullen selectiviteitsmaatregelen worden besproken waaronder voorstellen voor tarief-differentiatie. Tariefdifferentiatie is ook opgenomen in de

Eurlings

richtlijnen voor de MER en de KLM maakt een analyse van de effecten op het netwerk. Deze gevraagde onderzoeken zullen worden uitgevoerd en de resultaten ervan zullen nadrukkelijk worden meegenomen in het Aldersadvies. Ik kan mij dus vinden in deze motie.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de indieners. Leidt deze opmerking van de minister tot iets? Nee. Gaat u verder, minister.

Minister **Eurlings**: In de motie op stuk nr.90 van de heren Cramer en Tang wordt de regering verzocht om van de nu in onderzoek zijnde scenario's voor de middellange termijn met 500.000 en meer vlieg-bewegingen ook varianten te ontwikkelen met significant minder geluidsbelasting tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Ik ben bereid ook deze motie uit te voeren. In de MER is voorzien in een nulalternatief gebaseerd op het Aldersadvies voor de korte termijn en in een meest milieuvriendelijk alternatief. In dit meest milieuvriendelijke alternatief moet worden gezocht naar maatregelen die de milieubelasting zo veel mogelijk beperken. Zo wordt onderzocht wat de effecten zijn van 10.000 vluchten minder in de nacht als onderdeel van dit meest milieuvriendelijke alternatief. Ik ben bereid de motie in deze lijn uit te voeren.

In de motie op stuk nr. 92 van de heren Cramer en Tang wordt de regering verzocht om de aangescherpte geluidsnormen op de betreffende handhaving punten na uitvoering van het experiment – de bocht bij Badhoevedorp – in het volgend LVB op te nemen. Met het risico eentonig te worden: ik ben bereid ook deze motie positief te bezien. Zodra de huidige uitvliegroute veilig parallel gevlogen kan worden, zal deze route worden geoptimaliseerd uit het oogpunt van hinder. Indien deze motie door de Kamer wordt aangenomen, zal ik haar volgens deze lijn uitvoeren.

De discussie over optie 1 en optie 3 is een voorname discussie in de lange rij van debatten die wij hebben gevoerd. Laat ik hierover duidelijk zijn. Ik heb als verantwoordelijk minister geprobeerd om samen met mijn ambtgenoot van VROM uit te stralen dat je hierover inderdaad verschillend kunt denken. Wij hebben daar onze gedachten bij gegeven, maar wij zijn niet blind voor de argumenten die door anderen worden aangevoerd. Ik heb tijdens het algemeen overleg gezegd dat ik – als bevoegd gezag – verplicht ben om een maximumgrens te markeren. Dat kan niet anders. Ik heb toen ook gezegd dat als optie 3 de wettelijke maximumgrens wordt, dan niet alleen alle alternatieven die nu op de Alderstafel liggen, moeten worden afgewezen, maar dat ook de gerealiseerde situatie van de afgelopen jaren in de terugblik niet zou kunnen. Ik begrijp het signaal dat de heer Cramer wil geven. Wat mij de goede lijn lijkt, is dat ik als minister nadrukkelijk en formeel uitspreek dat het feit dat optie 1 als een wettelijke maximumgrens wordt uitgesproken, niet wil zeggen dat wij die willen gaan realiseren. Sterker nog, ik ben er als minister voorstander van dat wij naar een nieuwe systematiek gaan, waarbij de behaalde milieuwinst niet, zoals tot nu altijd ook in dit huis is afgesproken, volledig aan extra vliegruimte ten goede komt, maar voor een behoorlijk gedeelte – in het algemeen overleg heb ik het fiftyfifty genoemd – voor altijd ten goede komt aan hinderreductie voor de omwonenden. Dit betekent dat optie 1 in de praktijk niet zal worden gerealiseerd. Wij bouwen nu, op de kortere

termijn, maar ook in het handhavingssysteem dat wij gaan opzetten, incentives in voor de beweging in de praktijk van optie 1 naar optie 3. Wij komen dan ergens uit tussen die twee.

Als wij dit overtuigend kunnen doen – en daarop zullen wij elkaar moeten blijven “challengen” – sluit ik zelfs niet uit dat wij ooit in de tijd zelfs optie 3 zullen bereiken of dat wij het wat betreft het beperken van de overlast zelfs beter zullen doen dan de huidige optie 3, maar dat zal voor de langere termijn zijn. Daarvoor is het nodig dat wij die incentives kunnen inbouwen, maar het is ook nodig dat wij echt kunnen komen tot herindeling van het luchtruim en een “single European sky” kunnen realiseren. In het algemeen overleg over de Transportraad hebben wij het er vanochtend nog over gehad. Het gaat erom dat wij sterk kunnen innoveren. Ik wil er geen enkele twijfel over laten bestaan dat het feit dat wij de jure een maximum vaststellen van optie 1, niet wil zeggen dat wij daarop uitkomen. Wij willen tussen die twee opties uitkomen, door de genoemde incentives in te bouwen en steeds verder een beweging naar beneden te realiseren, van optie 1 naar optie 3. Op een bepaald moment kunnen wij wellicht zelfs verder gaan dan de grens van optie 3, maar dan heb ik het over de verdere toekomst.

Omdat ik als bevoegd gezag een maximumgrens de jure moet vaststellen, kan ik niet twee opties vaststellen. Omdat ik moet constateren dat alle varianten die nu op de Alderstafel liggen, volgens optie 3 nu niet kunnen, vind ik de betere lijn dat wij de grens de jure bepalen op optie 1. Maar “for the record” zeg ik erbij dat ik deze incentives ingebouwd wil zien aan de Alderstafel. In de praktijk gaan wij uitkomen tussen beide opties. Ook zullen wij de tocht richting optie 3, of zelfs daar voorbij, in de toekomst krachtig voortzetten, met alle innovaties, zoals de single European sky, en met het nieuwe stelsel, dat dit soort zaken stevig erin moet hebben staan. Ik heb begrepen dat de heer Cramer dat signaal krachtig wil geven. Hij refereerde ook aan de discussie die wij hadden. Ik hoop dat ik hem hiermee voldoende comfort geef om die lijn te kiezen. Dat lijkt mij een betere lijn dan hij in de motie aangeeft. Uiteindelijk gaat het erom waar wij praktisch uitkomen. De Kamer is er natuurlijk ook als de kippen bij als de heer Alders met zijn advies komt, om te bespreken hoe wij er vervolgens mee omgaan. Ik heb in elk geval mijn lijn duidelijk getrokken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Heeft de Kamer volgens de minister straks nog alle ruimte om een keuze te maken die ook kan uitkomen op wat hij het minimum noemt, te weten optie 3? Of is dat na dit debat een gepasseerd station?

Minister **Eurlings**: De Kamer heeft altijd alle keuzes. Als wij ons juridisch nu vastleggen op optie 3, kunnen wij niet alleen alle opties van de Alderstafel direct in de prullenbak gooien, maar dan moeten wij, terugkijkend, ook constateren dat wij drie jaar lang dingen hebben gedaan die helemaal niet kunnen. Dat zou heel apart zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is flauwekul.

Minister **Eurlings**: Goed, u vindt dat flauwekul, maar als minister geef ik formeel aan dat ik het geen flauwekul vind. Sterker nog, ik heb dit in het algemeen overleg geciteerd uit een brief van de heer Alders aan mij

Eurlings

gericht. Ik heb de heer Alders heel hoog zitten en neem hem heel serieus.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat wij het weer helemaal door gaan lopen: u hebt uw verhaal over wat u wettelijk moet, maar het gaat mij erom dat wij straks als Kamer niet te horen krijgen dat wij gaan voorsorteren voor optie 1. U hebt immers een week of zes geleden wel die brief geschreven aan de Kamer. Het gaat mij erom dat wij als Kamer straks niet te horen krijgen dat dit debat toen eigenlijk al gevoerd is. Het gaat mij erom dat wij als Kamer in volle vrijheid kunnen kiezen voor welke optie wij gaan, als er opties zijn of als wij zelfs nieuwe opties willen laten maken. Op dat moment mag de discussie tussen de opties 1 en 3 feitelijk pas beslecht worden.

Minister **Eurlings**: Het laatste niet, want nu gaat u toch weer op de juridische maximumbegrenzing zitten en dat is nu juist waarvan ik omstandig heb beargumenteerd dat het niet verstandig zou zijn. Mijn lijn is om het de jure op optie 1 te zetten, maar in de incentives en in de praktijk – en dat is echt vernieuwend, dat moet u weten want u volgt dit debat al jarenlang heel goed – naar een nieuwe systematiek gaan, waarin je de winst voor een behoorlijk deel structureel ten goede laat komen aan omwonenden; waarin je in het nieuwe stelsel sterke incentives in deze richting gaat inbouwen en waar je dus die beweging gaat zien in de praktijk. Nu beginnen bij optie 3 betekent alle alternatieven van Alders in de prullenbak gooien en het betekent ook terugkijkend – al is dat uw mening niet, maar wel die van mij en die van de heer Alders ook – dat wij een aantal jaren rampfout zijn bezig geweest. Het betekent dat je in de praktijk door deze incentives van optie 1 steeds meer naar optie 3 gaat. Ik heb zelfs gezegd dat ik niet uitsluit dat wij op enig moment zelfs beter uitkomen dan optie 3, als wij daar goed in bezig gaan en als wij kunnen innoveren, ook met Europa erbij. Dat vind ik de goede lijn: de jure het vastzetten op optie 1, maar in de praktijk te bewegen van optie 1 naar optie 3.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik kan mij uitstekend vinden in de lijn van de minister, maar heb toch even een vraag. Er komt een advies van de Alderstafel, dat is onze gezamenlijke inzet, maar tegelijkertijd kan er een situatie optreden waarin er geen advies komt, bijvoorbeeld omdat de verdeeldheid aan de tafel groter is. Mag ik aan de minister vragen dat in die situatie de opties 1 en 3 en alles wat daar tussenin zit – wij hebben gesproken over een continuüm – dan nog wel weer op tafel liggen? Zo kijkt in ieder geval de PvdA-fractie ertegenaan.

Minister **Eurlings**: U hebt in het algemeen overleg inderdaad het continuüm nadrukkelijk naar voren gebracht en ik heb gezegd dat dit inderdaad mijn lijn zal zijn. Dat vind ik een heel gezonde lijn, omdat je maximaal stimuleert om dat plafond steeds lager te krijgen. Die lijn heb ik hier nadrukkelijk op the record bevestigd. Ik ben altijd zeer voorzichtig in die zin dat ik eerst Alders zijn werk wil laten doen. Ik vind dat er goed werk wordt gedaan en dat wij echt toegaan naar een verbetering. Daarmee krijgen wij deze discussie steeds inhoudelijker. Als ik dat hier echter zeg, dan is wel duidelijk welk signaal ik aan de Alderstafel geef en wat in

elk geval mijn lijn zal zijn. Ik heb er het volste vertrouwen in dat men er bij de Alderstafel uitkomt en dat deze vernieuwing, die echt nieuw is, daar ook uit zal komen. Als ik hier echter zeg wat ik zeg, dan zeg ik dat richting het resultaat, dat ik dat hoop en verwacht. Het zal in elk geval voor mij een belangrijke lijn zijn in het beoordelen van het resultaat. Ik heb zojuist over het nieuwe stelsel gezegd dat ik ook zelf voornemens ben met mijn ambtgenoot van VROM om dit continuüm en de stimulansen daartoe in te bouwen in het nieuwe stelsel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil een zin extra wijden aan de beoordeling van wat de minister nu zegt. De minister geeft aan, een belangrijke stap te willen doen, ook in het nieuwe stelsel, en daarmee – ik ga ervan uit dat hij dat ook zo bedoeld heeft – straks bij het aanbieden van het resultaat van de Alderstafel ook inzicht te geven in hoe ver je weg bent gebleven bij dat maximum, om het in mijn eigen woorden te zeggen. Dan kun je dus eigenlijk ook zien wat de invloed is geweest van de hele discussie rondom optie 3. Dat inzicht gaan wij krijgen. Dat is de beoordeling die hij geeft. Hij geeft ook aan dat hij misschien op termijn zelf wel kan uitkomen onder optie 3. Dat moet niet sint-juttemis zijn. Die toezegging wil ik van de minister hebben. Wij moeten daar redelijke termijnen aan verbinden en dan zullen wij altijd nog een discussie krijgen over hoe lang dat is. Ik beschouw de toezegging die de minister hier maakt als buitengewoon zwaar. Als hij daar zo meteen ja op zegt, is dat voor mij een reden om de motie-Cramer in te trekken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zeg dus eigenlijk twee dingen. Het eerste is dat wij in de praktijk het maximum niet zullen gebruiken, maar het tweede – en dat vind ik nog wel het meest vernieuwende – is dat wij het maximum in het kader van het continuüm steeds verder willen verlagen. Met die beweging wordt de begrenzing de jure steeds meer van optie 1 naar optie 3 getrokken, en wel door het ook in het nieuwe stelsel in te bouwen. Ik sluit echt niet uit dat wij over optie 3 heen gaan, niet bij Methusalem. Die tijd willen wij allemaal niet. Ik herhaal dat het wel voor een deel afhangt van een aantal ontwikkelingen waar ik in Europa echt tegen duw en aan trek. Die ontwikkelingen moeten dus nog vorm krijgen. Ik hoop dat men hiervoor begrip heeft. Single European Sky (SES) is in dat verband ook van belang, want dat helpt heel erg. Ik hoop dat ik hiermee voldoende comfort geef volgens de lijn die in de motie staat.

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit voor de heer Cramer voldoende is om zijn motie in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer (29665, nr. 91) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Daarvoor spreek ik mijn dank uit.

Voorzitter. De motie van de heren Duyvendak en Roemer op stuk nr. 87 gaat over start- en landingstarieven voor vliegtuigen tussen 6 en 7 uur. Deze motie moet ik op dit moment ontraden, met name vanwege het feit dat de verbetering qua hinder tussen 6 en 7 uur op het ogenblik expliciet een punt van aandacht is voor de Alderstafel. Wij delen de zorgen. Het is bekend dat dit nadrukkelijk een onderdeel is van de opdracht voor de

Eurlings

middellange termijn met als doel om in dit opzicht echt verbeteringen te bewerkstelligen.

Nu kom ik te spreken over het formele deel. Schiphol is echter binnen de kaders van de exploitatiewet zelf verantwoordelijk voor de tariefstelling. De regering kan in dit opzicht dus niets expliciet opleggen, ook niet met inachtneming van het Aldersproces. In het kader van de kortetermijnafspraken zijn de nachttarieven tot 6 uur inmiddels aanzienlijk verhoogd. Onder verwijzing naar mijn reactie op de motie van de heer Tang over onderzoek naar onder andere tariefdifferentiatie lijkt het mij zinnig dat wij onderzoeken wat verdere differentiatie aan toegevoegde waarde zou kunnen hebben. Dat zou ook in het desbetreffende advies voldoende tot zijn recht moeten komen. Dat heb ik zojuist ook toegezegd. Dit vind ik meer overeenkomen met de volgorde der dingen, waarbij de positie van de verschillende partijen wordt gerespecteerd.

Als ik opmerk dat ik deze motie op dit moment moet ontraden, wil dat niet zeggen dat wij de beoordeling van het Aldersadvies, ook hierop zullen baseren. De zorg over de hinder tussen 6 en 7 uur delen wij immers. De heer Duyvendak maakt zich daar sinds jaar en dag sterk voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat u mijn zorg deelt, weet ik. Ik heb deze motie echter ingediend vanwege de huidig voorgenomen versoepeling van het LVB. Die is niet nodig, als veel meer vluchten van 6 tot 7 uur worden weggedrukt. Er zijn dan immers geen overschrijdingen, geen extra hinder in onder andere Amstelveen, Aalsmeer en Amsterdam-West en hoeft het LVB niet versoepeld te worden. Dat kan zo voorkomen worden. Vandaar dat ik het nú wil. Daarom staat er in de motie: vanaf 15 augustus 2008.

De **voorzitter**: Dit was mij uit uw eerste bijdrage al duidelijk geworden. Wijzigt hierdoor het oordeel van de minister of niet?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Je moet wel weten wat de consequenties zijn van het zogeheten wegdrukken van vluchten tussen 6 en 7 uur. Daarom heb ik in mijn reactie op de motie van de heer Tang ook gewag gemaakt van het onderzoek dat KLM nu laat verrichten naar de gevolgen voor het netwerk van het minder vliegen in de nacht en de randen van de nacht. Dat aspect en het "wegdrukken" van vluchten moeten ook integraal aan de orde komen aan de Alderstafel bij de uiteindelijke positiebepaling. Vervolgens is de regering na de Alderstafel aan zet bij de beoordeling van het resultaat.

De **voorzitter**: Het wijzigt uw oordeel niet over de motie?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Op dit moment wil ik de motie ontraden.

De **voorzitter**: Dat had ik al begrepen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Of verdere maatregelen in de nacht en de vroege ochtend ook effect hebben op de handhavingpunten, zal blijken uit het MER-advies voor de middellange termijn. Ook hierop wil ik niet vooruitlopen. Ik ken de heer Duyvendak: dit punt komt ongetwij-

feld weer aan de orde in de volgende discussie. Daarom ook ontraad ik op dit moment deze motie.

Er is ook een motie ingediend die gaat over het niet aanpassen van het LVB. De aanneming van deze motie moet ik stevig ontraden. Dat heeft niets te maken met het heden; het is gewoon een richting die ik echt niet wil opgaan. Wij hebben meerdere malen gesproken over het LVB en de meerderheid van de Kamer heeft zich tijdens het overleg begin februari akkoord verklaard. Het is een uitwerking van het advies van de heer Alders, waarbij alle partijen betrokken zijn geweest. Een aantal aanpassingen van de handhavingpunten kan niet direct worden teruggevoerd naar Buitenveldert. Dit is nogmaals onderzocht, evenals de problematiek van het parallel starten. Een nadere toelichting hierop heeft bij de bewonersdelegatie de twijfel over de noodzaak hiervan kunnen wegnemen. Het is een goed proces geweest en ik ontraad met klem de aanneming van deze motie. Ik weet dat de heer Duyvendak in zijn positie ook op dit punt wel consequent is.

Ik meen dat ik bij de opties 1 en 3, ook tijdens het interruptiedebat, nadrukkelijk de positie van de regering volgens het continuüm, om dat woord er maar in te houden, heb weergegeven. Ik vind dat een betere lijn en daarom ontraad ik de aanneming van de motie van de heer Duyvendak.

□

Minister **Cramer**: Voorzitter. De motie van de heer Haverkamp ga ik uitvoeren. De Haverkamp geeft terecht aan dat naast geluid, ook de reductie van CO₂ en KNO_x belangrijke doelen zijn, die bij de verdere groei van Schiphol in het pakket moeten worden meegenomen. Ik neem de motie over.

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

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Haverkamp (29665, nr. 94) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

Er lag nog een opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat over de motie-Tang/Cramer en de motie-Cramer/Tang, en dat is dan Cramer/Tang 1.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb gehoord dat de minister de motie gaat uitvoeren en niet dat hij haar overneemt.

De **voorzitter**: Dat leidt bij mij tot hetzelfde resultaat, maar bij u kennelijk niet.

Wij zijn aan het eind van dit debat. Ik ga ervan uit dat de moties aanstaande dinsdag op de stemmingslijst komen en dan kan de Kamer erover stemmen. Ik dank de bewindspersonen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer (aanpassing begrip stoffen (luchtkwaliteitseisen) (31137)).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.