

## 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 handhavingspunten, 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 handhavingspunten 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 CO<sub>2</sub> en KNO<sub>x</sub> 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.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Voorliggend wetsvoorstel roept bij mijn fractie de nodige vragen op. Waarom is het precies nodig en vooral, wat is de werking ervan? Hoe breed is een en ander? Wij hebben in de schriftelijke ronde vragen gesteld. De antwoorden op die vragen hebben bij mij alleen maar meer vragen opgeroepen. Ik wil graag helder hebben wat het precies betekent als wij de terminologie gaan veranderen. Werkt dat door in bepaalde artikelen? Wat betekent dat voor het bedrijfsleven? Wat betekent dat voor de administratieve lasten en vooral, wordt het weer mogelijk dat Nederland extra eisen gaat stellen aan luchtkwaliteit, boven de bestaande eisen? Ik hoop dat de minister mij, anders dan in de schriftelijke ronde, nu wel meer duidelijkheid kan geven.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik houd het ook kort. Wij hebben als enige in Europa die verschrikkelijke koppeling tussen de luchtkwaliteit en de ruimtelijke ordening. Dat maakt juist dit soort kleine wetswijzigingen heel riskant. De gevolgen kunnen in Nederland namelijk veel groter zijn dan in andere Europese landen. Nu staat de regering te trappelen om deze onvolkomenheid, die ik wel begrijp, snel te herstellen. Vanuit juridisch oogpunt en de consistente lijn om Europese regelgeving te implementeren, begrijp ik dat, maar ik vind dat door de koppeling die wij dus als enige hebben, de mogelijke gevolgen moeilijk te overzien zijn. Wij hebben al enorme problemen met projecten. De tweede Maasvlakte komt er nu aan. Ik krijg graag een afdoende antwoord en de garantie van de minister dat deze wijziging niet leidt tot een verdere vertraging van projecten, met name vanwege de luchtkwaliteit. Ik heb dus echt een afdoende antwoord nodig. Ik hoop dat de minister mij dat kan geven.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Ook mijn inbreng wordt kort. Met de komst van de REACH-verordening heeft het begrip stoffen uit de Wet milieubeheer een iets andere invulling gekregen. Dat is een logisch gevolg van de verordening. Op het gebied van luchtkwaliteitseisen kan die verordening een ongewenst effect hebben, want er kan discussie ontstaan over de vraag of het begrip stoffen uit de verordening wel een op een alle stoffen dekt die voor luchtkwaliteit relevant zijn. Om alle misverstanden te voorkomen, wordt nu specifiek in het onderdeel luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer het begrip stoffen weer opgenomen, dat voor de REACH-verordening al in de wet stond. Dat lijkt misschien een beetje een U-bocht, maar naar het oordeel van de CDA-fractie wordt daarmee de rechtszekerheid en dus de voortgang van projecten wel gediend. Als ik het goed zie, stellen wij bovendien zeker dat wij op de ingeslagen weg door kunnen gaan om de problemen met de luchtkwaliteit op te lossen. Discussies worden immers voorkomen over de vraag welke stoffen al dan niet onder bijvoorbeeld de AMvB "niet in betekende mate" gaan vallen. Daarmee zouden wij onszelf en de oplossing van het luchtkwaliteitsprobleem een slechte

dienst bewijzen. Kortom: de CDA-fractie kan zich vinden in dit wetsvoorstel.

De heer **Madlener** (PVV): Wij wachten af of de minister inderdaad vindt dat de gevolgen wel zullen meevallen. U verwijst naar de ingeslagen weg die wij moeten volgen om de verschrikkelijke problemen met de luchtkwaliteit en de bouwstop op wegen en andere projecten op te heffen. In onze optiek is de ingeslagen weg totaal niet effectief. Waarom houdt de CDA-fractie zo vast aan de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening? Nederland heeft die als enige land in Europa. Bovendien veroorzaakt die enorme economische schade. Waarom houdt de CDA-fractie er zo aan vast?

Mevrouw **Spies** (CDA): Dit is een iets andere discussie. Mijn fractie is er zelfs trots op. Uw benadering lijkt op een struisvogelbenadering. Die houdt bijvoorbeeld in dat je eerst een weg aanlegt en later pas nagaat of daarover ook mag worden gereden. Wij willen bij het verkrijgen van een vergunning alle dingen graag in een klap beoordelen, zodat wij een weg aanleggen in de wetenschap dat daarover kan worden gereden. Wij willen dus een integrale afweging van alle voors en tegens, van alle relevante aspecten. De koppeling zit al sinds de jaren zestig in de Nederlandse Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dat is altijd een groot pluspunt geweest, omdat daardoor snellere, betere en integrale afwegingen konden worden gemaakt. Een vergelijkbare koppeling hebben wij in de Wabo opgenomen. In feite wordt daarbij ook uitgegaan van een integrale benadering. Die geniet in onze ogen nog steeds de voorkeur. Het gaat ook om het met elkaar in verband brengen van ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit. Het is natuurlijk een beetje dom, mijnheer Madlener, om huizen te bouwen en daarna te constateren dat er niemand in mag wonen, omdat de luchtkwaliteit ter plaatse niet goed genoeg is.

De heer **Madlener** (PVV): Juist voor het huizen bouwen maakt de regering een uitzondering: er mogen tot 500 woningen worden gebouwd. Van bijvoorbeeld een tweede Maasvlakte, die uiterst belangrijk is voor de Nederlandse concurrentiepositie, zegt u: dat kan niet. Ik vind dat een heel kromme redenering. U brengt onze economie in mijn ogen veel schade toe.

Mevrouw **Spies** (CDA): De CDA-fractie strijdt net zo hard voor een tweede Maasvlakte als de fractie van de Partij voor de Vrijheid, mijnheer Madlener. Bij de tweede Maasvlakte is echter iets heel anders aan de hand. Als het goed is, trekken wij op dat terrein zij aan zij op. Wij moeten veel meer aan onze procedures doen. Die moeten wij beter stroomlijnen. Zo moeten wij ervoor zorgen dat niet jan en alleman 25 keer bezwaar en beroep kan aantekenen. Daar is de snelheid bij de Tweede Maasvlakte mee gediend. U weet misschien net zo goed als ik dat het milieueffectrapport dat voor de Tweede Maasvlakte was gemaakt op één onderdeel nog onvoldoende was. Dat ging over de glasaal. Dit zal ongetwijfeld een heel belangrijk punt zijn, maar het heeft op zichzelf niets te maken met de koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit die u legt.

De heer **Madlener** (PVV): Wij moeten dat nog afwachten, want de procedures zijn nog niet allemaal doorlopen en er is nog niet gestart. Mocht het niet zo zijn, dan

## Spies

verwacht ik van het CDA stevige woorden als mensen door te gaan procederen ook de aanleg verder vertragen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Die belofte doe ik u graag. Geeft u dan omgekeerd uw steun aan dit wetsvoorstel om problemen voor de toekomst te voorkomen.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. De angst dat het voor het bedrijfsleven moeilijk wordt en de koppeling aan de ruimtelijke ordening zijn andere discussies. Het gaat hier gewoon om een eenduidige aanduiding van het begrip "stoffen". Dit is een verbetering, dus wij steunen dit voorstel. Die andere discussie moeten wij op een ander moment voeren.

□

Minister **Cramer**: Voorzitter. Tot 1 juni 2007 kon in de Wet milieubeheer met één alomvattende definitie van het begrip "stoffen" worden uitgegaan. Als gevolg van de Europese verordening REACH is dat sinds 1 januari 2007 niet langer mogelijk. De REACH-definitie omvat enkel stoffen die door de mens zijn vervaardigd. Het blijkt dat er stoffen zijn die niet door vervaardiging van de mens maar anderszins door toedoen van de mens zijn ontstaan. Zij vallen daardoor niet onder de definitie van REACH. Het gaat bijvoorbeeld om stoffen die in verbrandingsmotoren ontstaan en stoffen die in de buitenlucht ontstaan door fotochemische reacties met stoffen die door de mens in het milieu worden gebracht. Ook oplosmiddelen vallen er niet onder.

In de nieuwe titel 5.2 van de Wet milieubeheer hebben wij het begrip "stoffen" geïntroduceerd dat wel de lading dekt voor stoffen waarvoor bijlage II van de wet luchtkwaliteitsnormen bevat. Dat betekent dat wij hiermee het eerdere, ruimere begrip opnieuw hebben ingevoerd, alleen voor titel 5.2. Hiermee wordt voldaan aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit zonder in strijd te zijn met de REACH-verordening. Dit is een manier om problemen van juridische aard vooraf te voorkomen. Daarmee sluiten wij problemen uit die wij anders juist krijgen met de invoering van allerlei zaken.

Datgene waar mevrouw Neppérus om vraagt is voor het bedrijfsleven betekenisloos, in die zin dat het geen consequenties heeft, anders dan de afspraken waarover wij in ander verband ook al spreken. Het voorkomt juist problemen en stagnatie. Wij stellen geen extra eisen.

De heer Madlener heeft gevraagd naar de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening. Dat is nu niet aan de orde. Hierover spreken wij in ander verband. Ik zeg echter nogmaals dat de aanpassing van deze wet hier echt niet over gaat. Het gaat hierbij puur om de definitie van de stoffen, om ervoor te zorgen dat wij kunnen werken met de begrippen die wij voor de diverse maatregelen hanteren. Nogmaals, deze wijziging vertraagt de projecten niet. Integendeel, zij zal er voor zorgen dat er minder juridische complicaties optreden. Zo worden problemen dus juist voorkomen. De rechtszekerheid is hiermee juist gediend; mevrouw Spies zei dit ook al. Daarom wil ik op deze weg doorgaan. Ik ben het dan ook eens met de opmerkingen hierover van mevrouw Spies en de heer Poppe.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Over het wetsvoorstel zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt van 12.45 uur tot 14.00 uur geschorst.

## Voorzitter: Verbeet

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden notaoverleg met stenografisch verslag op maandag 21 april 2008 van 13.00 uur tot 17.00 uur van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de beleidsnota Uitwerking werkleerplicht voor jongeren tot 27 jaar (29544, nr. 132).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Tijdens het debat over het Europese klimaatpakket heb ik een motie over de klimaateffecten van de afschaffing van het melkquotum ingediend. De minister van VROM wilde nog niet op de motie reageren, omdat zij eerst met haar collega van LNV wilde overleggen. Wij zijn nu ruim een maand verder – volgende week is het volgende AO – maar ik heb nog steeds geen reactie gekregen. Ik weet derhalve nog steeds niet wat ik met de motie moet doen. Ik doe een dringend beroep op de minister om uiterlijk aanstaande maandag een reactie op de genoemde motie te geven.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Wit, maar dat wordt mevrouw Van Velzen, als Kamerlid van dienst, naar ik begrijp.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Als steun en toeverlaat, voorzitter.

De SP-fractie zou graag een brief krijgen waarin de minister van Defensie en de minister van VROM verslag doen van de NAVO-bijeenkomst die in maart jongstleden heeft plaatsgevonden. De bijeenkomst ging over de AWACS-vliegtuigen, de businesscase en in het bijzonder de vervanging van de luidruchtige motoren. Wij zouden graag een verslag van de genoemde bijeenkomst, het standpunt van het kabinet ter zake en ook een reactie op de aangenomen motie van mijn fractiegenoot de heer De Wit (31200, nr. 71) krijgen.