

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 84

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 maart 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 6 februari 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake het ontwerp aanpassing Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, d.d. 6 september 2007 (29 665, nr. 67);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de zesde voortgangsrapportage over het project Geluidsisolatie Schiphol, d.d. 1 oktober 2007 (26 959, nr. 124);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de handhavingsrapportage Schiphol 2007, 1 november 2006–1 mei 2007, d.d. 12 oktober 2007 (29 665, nr. 68);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de brief van de heer Alders over de evaluatie en de opdracht inzake de middellangetermijnontwikkeling Schiphol en de regio, d.d. 16 oktober 2007 (29 665, nr. 70);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over experimenten met betrekking tot Schiphol, d.d. 18 oktober 2007 (29 665, nr. 73);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over het Deltaplan Schiphol, d.d. 27 november 2007 (29 665, nr. 75);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio», d.d. 5 december 2007 (29 665, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de aanpassing van het experiment «Gebruik nachtelijke vertrekroutes Polderbaan» omgezet in «Gebruik nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures», d.d. 21 december 2007 (29 665, nr. 77);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende het NLR-rapport contra-expertise analyse actualisering gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, d.d. 30 januari 2008 (29 665, nr. 80).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

## Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Haverkamp** (CDA) kan instemmen met de voorgestelde wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Hij vindt het huidige stelsel voor de bepaling van geluidsoverlast buitengewoon complex. Zijn de ministers bereid om de rapporten van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) nader te bezien om te komen tot een nieuw handhavingssysteem? Kan in het kader van hinderbeperking specifiek worden gekeken naar de uitvliegroute over Uithoorn?

Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State moet een aantal woningen waarvan werd gedacht dat zij niet geïsoleerd hoefden te worden, alsnog worden geïsoleerd. De kostenpost die daarvoor is opgenomen bedraagt 6 mln., terwijl aanvankelijk werd gedacht dat het niet isoleren van deze woningen een reductie van de kosten van 60 mln. zou opleveren. Waar zit dit verschil in? Is gekeken naar het onderzoek naar de effecten van geluidhinder door Schiphol op leerprestaties van kinderen en, zo ja, is dat gebeurd voor of na het isoleren van de scholen? Als dit niet het geval is, is de minister bereid om hier alsnog naar te kijken?

Is de minister bereid om steviger op te treden jegens maatschappijen die zich niet aan de afspraken inzake luchtverkeerswegen en dergelijke houden?

Hoe staat het met de procedure rond Lelystad Airport? Wat is de mening van de minister over het eventueel introduceren van luchtverkeersleiding, met een bijdrage van de exploitant en de regio?

Het was de bedoeling dat Schiphol hoger genaderd zou worden waardoor de overlast in de omgeving zou afnemen. Er zijn signalen dat het plafond straks naar beneden gaat en dat er dus lager aangevlogen gaat worden. Is dit juist?

Hoe zit het vervolgtraject van de Alderstafel eruit? Wordt instelling van een leefbaarheidsfonds overwogen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) benadrukt dat de milieunormen bij Schiphol die in 1995 van kracht werden sindsdien zeven maal op verzoek van Schiphol en tegen de zin van de omwonenden en milieuorganisaties zijn opgerekt. De vraag is of dit nu voor een achtste maal moet gebeuren. Er waren ooit heldere normen, zoals een maximum aantal passagiers op Schiphol en maxima op de handhavingpunten. Deze normen zijn ingewikkelder gemaakt door maatregelen van de regering. Er wordt geprobeerd om extra ruimte te creëren door het systeem flexibel te maken. Het introduceren van heldere normen leidt ertoe dat er minder flexibiliteit is voor de luchthaven.

Het voorliggende voorstel inzake wijziging van het LVB leidt tot meer flexibiliteit. Dit maakt het systeem nog ondoorzichtiger. De maxima op de handhavingpunten moeten ongewijzigd blijven. In 1990 is de norm vastgesteld dat bij maximaal 10 000 woningen sprake mag zijn van een hoge geluidsbelasting. De minister kiest voor de vliegpaden en vliegscenario's als norm, met die 10 000 woningen als resultaat ervan.

De voorliggende wijziging van het LVB leidt ertoe dat er 30 tot 70% meer kan worden gevlogen over Buitenveldert, Aalsmeer en Amstelveen. Omwonenden ervaren meer geluidhinder. Daarnaast wordt hiermee de norm van 10 000 woningen overschreden. Door het nachttarief voor Schiphol uit te breiden van 6.00 naar 7.00 uur, kan de geluidhinder worden beperkt. Deze uren tellen zwaar in de geluidsberekening. Als in deze uren minder wordt gevlogen, kan men binnen de oude normen blijven en is de overlast voor omwonenden beperkt.

De heer Duyvendak is voor het overleggen met omwonenden zoals gebeurt in het kader van de Alderstafel. De politiek moet echter wel een context meegeven waarbinnen kan worden onderhandeld en moet omwonenden en milieuorganisaties een goede positie geven. Ook natuur- en

milieuorganisaties moeten kunnen deelnemen aan de Alderstafel. Daarnaast moeten de omwonenden en de milieuorganisaties een voldoende budget krijgen voor ondersteuning zodat zij eigen berekeningen kunnen laten maken. Pas als aan deze voorwaarden is voldaan, hebben de adviezen van de Alderstafel voldoende waarde.

De heer **Tang** (PvdA) hecht zeer aan de Alderstafel als middel om vertrouwen te kweken tussen de omwonenden en Schiphol en hecht grote waarde aan het advies van de Alderstafel. Hij hoopt dat het advies voor de middellange termijn daadwerkelijk eind maart verschijnt. Het voorliggende advies voor de korte termijn is een tussenstap.

Het huidige systeem is zeer complex. De paar deskundigen die het begrijpen, kunnen het bovendien niet eens worden over de uitleg ervan. Dit voedt het wantrouwen van de omgeving. Het wantrouwen dat is ontstaan, kan worden weggenomen door partijen om de tafel te brengen in de Alderstafel. Het systeem is failliet. Zijn de ministers bereid om op zo kort mogelijke termijn te beginnen met het opzetten van een nieuw systeem voor geluidsnormen en handhaving?

Het voorstel voor wijziging van het LVB voor de korte termijn is een uitwerking van het advies van de Alderstafel. Klopt het dat een grens wordt gesteld bij 480 000 vliegbewegingen? Het advies voor de middellange termijn mag niet worden vertraagd door een discussie over de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Er moet nog één maal een discussie over de gelijkwaardigheidscriteria worden gevoerd in het debat over het besluit voor de middellange termijn en de overgang naar een nieuw stelsel, dat wel eenvoudig en uitlegbaar is. De overgang van het oude naar een nieuw stelsel mag geen sluiproute zijn om meer ruimte te creëren voor Schiphol.

Er mag niet meer overlast komen voor de omgeving. Daarnaast moet Schiphol keuzes maken. Niet langer moet elk vliegtuig welkom zijn. Bij de keuzes speelt het belang voor de economie een rol, maar evenzeer het belang voor de omgeving. Schiphol kan nog wel groeien, maar onder voorwaarden. Een veel sterkere differentiatie van tarieven naar geluid moet mogelijk zijn. Uitbreiding van het nachttarief kan een oplossing zijn. Het is aan de Alderstafel om dergelijke alternatieven te onderzoeken. Uitplaatsing van vluchten lijkt geen echte oplossing, doordat de verhouding tussen Schiphol en de andere luchthavens ongelijk is. Geeft de minister toestemming voor de introductie van luchtverkeersleiding in Lelystad? Kan de Kamer in het vervolg het advies van de Raad van State ontvangen voor het LVB wordt toegezonden? Hoe staat het met de in juli 2007 aangenomen moties inzake verbetering van de bescherming van het buitengebied en wijziging van de beloningsstructuur voor de Schiphol?

De heer **Nicolaï** (VVD) stemt in met de voorgestelde wijziging van het LVB, maar met grote tegenzin vanwege de slechte systematiek. Hij maakt zich zorgen over de positie van de luchtvaart en de luchthavens in Nederland. Het is zorgelijk dat de groei van Schiphol dit jaar 0% zal bedragen. De voorgenomen vliegtaks heeft een nadelig effect. De reactie van het kabinet op het Deltaplan Schiphol, waarin veel voorstellen inzake duurzaamheid zijn opgenomen, is te summier. Wat is de samenhang van dit plan met bijvoorbeeld het werkprogramma Schoon en Zuinig en de bestemming van het superdividend?

Het huidige systeem is zeer ongelukkig door de grote complexiteit. Ook in de aard zit een aantal tegenstrijdigheden dat opnieuw moet worden bekeken. De systematiek moet worden verbeterd zodat deze begrijpelijk is, bescherming biedt aan mensen die in de omgeving wonen en groei mogelijk maakt.

Het creëren van een beeld als zou er een tegenstelling zijn tussen de belangen van Schiphol en het algemeen belang is bezwaarlijk. Schiphol is

belangrijk voor de Nederlandse economie. Voor de economische ontwikkeling is het van groot belang dat er ruimte blijft voor groei. Daarnaast moet worden onderzocht hoe de geluidhinder kan worden beperkt met innovatieve technieken, zoals het vliegen met stillere en schonere vliegtuigen. Deze ontwikkeling komt in de knel door onder andere de vliegtaks. De vraag is op welk niveau wat moet worden bepaald. De nationale overheid moet zich niet mengen in de regiogebonden zaken waar tijdens de Alderstafel compromissen zijn bereikt. Schiphol heeft echter ook een nationaal economisch belang. De macronormen kunnen niet regionaal worden bepaald.

Wat is de voortgang met betrekking tot de voorstellen inzake Lelystad Airport?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) merkt op dat de nieuwe criteria uit het LVB volgens het MNP en de Stichting Natuur en Milieu (SNM) niet eenzelfde of betere bescherming bieden dan de oude. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is zeer kritisch. Het NLR vindt de gevolgde methode en gedachtegang in het LVB navolgbaar, maar stelt dat interpretatie van de oude criteria een politieke keuze is. Waarom zijn het MNP en de SNM niet actiever bij het onderzoek van het NLR betrokken? Zijn de vragen van deze organisaties beantwoord? Waarom is het NLR niet gevraagd om in de contra-expertise een oordeel te geven over de wijze waarop in de milieueffectrapportage (MER) voor de korte termijn het grenswaardescenario is getoetst aan de oude criteria?

Het NLR zegt dat de criteria niet moeten worden aangepast als de werkelijkheid voor de bewoners verandert. Is daar in dit geval sprake van? Het MNP zegt dat de keuze voor het gelijk houden van het oude verkeersvolume van 507 000 vliegbewegingen met de nieuwe routemodellering tot meer overlast leidt en dat het hieraan vasthouden bij het vaststellen van nieuwe criteria in strijd is met de afspraken. Wat zouden de geactualiseerde criteria zijn als voor optie 3 uit de contra-expertise van het NLR, de optie van de bewoners, was gekozen? Wat zou het aantal zwaarbelaste woningen zijn op basis van de nieuwe modellen uit het LVB 2004? Hoe zit het historisch met het begrip routemodellering? Is deze steeds consequent toegepast?

De discussie is voor haast niemand meer te volgen en voor niemand productief. Het moet de laatste keer zijn dat op deze wijze over een LVB wordt gesproken. Er moet een nieuw stelsel komen dat duidelijk en transparant is en controleerbaar door meer mensen dan alleen de deskundigen. Daarnaast moet er overeenstemming bestaan over alle mogelijke vormen van actualisatie in de toekomst. Voorwaarden voor het nieuwe stelsel moeten zijn dat er een goede bescherming bestaat tegen geluidsoverlast en milieuvervuiling, gelijk aan het LVB 2004 en dat de sector daadwerkelijk wordt geprikkeld om de prestaties op deze gebieden verder te verbeteren. Dit stelsel moet er nog deze kabinetsperiode komen. De heer Cramer vindt dat het voorliggende LVB kan worden vastgesteld, mits er binnen deze kabinetsperiode een nieuw stelsel komt.

De heer **Madlener** (PVV) vindt het huidige systeem onbegrijpelijk. Dat is ook schadelijk voor de geloofwaardigheid van de politiek. De vraag is wat er op de middellange en lange termijn moet gebeuren. Is de minister bereid om een ander systeem te ontwikkelen? Groei van Schiphol moet mogelijk blijven. Schiphol moet overdag en 's avonds zijn gang kunnen gaan. Alleen tijdens de nacht moeten beperkingen blijven bestaan om omwonenden te beschermen.

De heer **Roemer** (SP) wil weten wat de minister vindt van de opmerking van de directeur van de luchthaven Schiphol, de heer Cerfontaine, tijdens zijn nieuwjaarstoespraak dat de vermoedelijke groei van Schiphol van 0% in 2008 te wijten is aan de vliegtaks die het kabinet wil invoeren.

Hoeveel woningen moeten extra worden geïsoleerd als gevolg van de uitspraak van de Raad van State en wat gaat dit kosten?

Het nieuwe systeem van baanpreferenties dat na de zomer is ingevoerd, heeft tot veel onbegrip geleid. Schiphol ging om binnen de normen te blijven niet over tot beperking van het aantal vluchten, maar tot het creëren van meer overlast. Wat heeft de minister beoogd met het nieuwe systeem? Waarom staan er geen sancties op het afwijken van de luchtverkeerswegen door luchtvaartmaatschappijen? Is de minister bereid om met voorstellen hiertoe te komen? Wat gaat hij doen met de constatering dat het aantal afwijkingen van luchtverkeerswegen boven de norm ligt? De verruiming van de geluidsgrenzen in het voorliggende LVB heeft niet de steun van de SP-fractie. Het criterium van maximaal 10 000 zwaarbelaste woningen blijft een harde grens. Met het steeds verruimen van de normen waardoor meer overlast ontstaat, komt de betrouwbaarheid van de overheid en Schiphol op het spel te staan. Daarom moeten nieuwe heldere normen opgesteld waaraan ook wordt vastgehouden. De gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer zijn van mening dat de hinderbeperkende maatregelen voor de korte termijn onvoldoende voor een goede balans zorgen. Zij willen garanties voor de middellange termijn. Kan de minister die geven? De wens van deze gemeenten om het nachregime uit te breiden tot 7.00 uur is zeer redelijk. De SP-fractie gaat niet akkoord met het verhogen van de overlast op de koppen.

### **Antwoord van de bewindslieden**

Minister **Eurlings** spreekt zijn grote waardering uit voor de Alderstafel. Hij hecht zeer aan het proces dat in de regio tussen alle actoren op gang is gekomen en de slagen die zijn gemaakt om de bewonersvertegenwoordiging te verbeteren.

De minister begrijpt de onrust rond de complexiteit van het stelsel waarin de milieugrenzen zijn vastgelegd en hij deelt de zorg hierover. De minister is bereid om zich nog deze regeerperiode samen met de minister van VROM in te zetten voor invoering van een nieuw en eenvoudiger stelsel. Het streven is om nog in deze kabinetsperiode een besluit te nemen tot vereenvoudiging van het systeem. Dit is echter geen eenvoudige opgave, omdat dit soort processen niet snel verloopt. Het zal niet lukken om zo'n stelsel bij aanvang van de middellange termijn operationeel te hebben. De Alderstafel is gevraagd om een advies over een toekomstig nieuw stelsel. Het advies wordt in mei verwacht. Daarna kan de regering de Kamer schriftelijk informeren over een tijdpad.

De aanpassing van het LVB past binnen de gelijkwaardigheidscriteria, gebaseerd op het gelijkwaardigheidsbeginsel uit de Wet luchtvaart. Bij dit besluit staat het coalitieakkoord voorop, waarin is opgenomen dat Schiphol mag groeien binnen de wettelijke normen. De verdeling van het geluid over de omgeving is vastgelegd in de grenswaarden en de handhavingpunten die in het LVB zijn opgenomen. De wet maakt het mogelijk om deze verdeling van geluid via het aanpassen van grenswaarden te veranderen, zo lang dit past binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. De afweging is gemaakt binnen de Alderstafel. Met de nieuwe grenswaarden in het LVB wordt voldaan aan de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid. Daarnaast is getoetst of zij voldoen aan de oude criteria. Dit blijkt het geval te zijn.

Wijziging van het LVB is noodzakelijk omdat het huidige LVB niet meer aansluit bij de wijze waarop in de praktijk wordt gevlogen. De milieuruimte van Schiphol kan niet worden benut doordat de Buitenveldertbaan vaker moet worden ingezet dan voorzien en er een parallelstartproblematiek is opgetreden waardoor beide banen niet optimaal kunnen worden gebruikt. De Alderstafel deelt de mening dat aanpassing van het LVB nodig was.

Het advies van de Raad van State kan niet eerder dan het LVB aan de

Kamer worden gezonden omdat het LVB via de ministerraad naar de Raad van State wordt doorgeleid voor advies. Het LVB wordt pas vastgesteld als dit advies is ontvangen en zo nodig in het besluit is verwerkt. De Raad van State is de laatste instantie die adviseert en betreft alle reacties bij zijn advies, waaronder die van de Kamer.

De discussie over de geactualiseerde criteria moet vandaag worden afgerond, mede met het oog op het tijdspad. Het NLR is het niet eens met de kritiek van de MNP en SNM op de wijziging van het LVB en concludeert in zijn contra-expertise dat de actualisatie navolgbaar is uitgevoerd. Het adviseert de regering om de keuze voor de wijze waarop het beschermingsniveau wordt vastgesteld te herbevestigen. De energie moet vooral worden gericht op ontwikkeling van een nieuw en begrijpelijker systeem, in plaats van op voortzetting van de discussie over de geactualiseerde criteria. Daar wordt immers het probleem niet mee opgelost. De minister is bereid om een oordeel te vragen aan de Alderstafel over de richtlijnen met betrekking tot gelijkwaardigheid voor de middellange termijn. De keuze die de regering heeft gemaakt, zoals die in het rapport van de NLR is opgenomen als optie 1, vormt daarvoor het uitgangspunt.

Het NLR heeft geen contra-expertise uitgevoerd op de milieueffect-rapportage omdat de Commissie m.e.r. als onafhankelijk adviseur heeft getoetst of de milieu-informatie van voldoende kwaliteit is voor besluitvorming. Zij heeft positief geadviseerd over de MER voor de korte termijn, met kanttekeningen inzake de middellange termijn. Daarnaast zijn de berekeningen van de commissie getoetst door bureau Adecs. Het NLR is nadrukkelijk gevraagd om de benadering van het MNP en de SNM te betrekken bij de contra-expertise. De opdrachtformulering aan het NLR is voorgelegd aan de Commissie m.e.r. en deze heeft ermee ingestemd. Er is verschillende malen overleg gevoerd met het MNP en de SNM over het overnemen van hun punten in de analyse. Het MNP heeft aangegeven zich goed te kunnen vinden in de weergave van zijn punten in het rapport. Er wordt te weinig gesproken over de grote beleidsvragen en te veel over techniek, berekeningen en de interpretatie van uitkomsten. Dit vormt een probleem voor het draagvlak en de geloofwaardigheid van de politiek. Er moeten verschillende vragen worden beantwoord. Welke invulling willen regering en Kamer aan de mainport geven? Welk verkeer hoort in de mainport thuis en welk niet? Met welke ontwikkeling kan de mainport in stand worden gehouden? Hoe moet worden omgegaan met het vraagstuk van toenemende mobiliteit in relatie tot de leefomgeving? Hoe kan meer zekerheid worden geboden aan de omgeving over de vraag of dat het gewenste verkeer echt zo weinig mogelijk overlast veroorzaakt? Daarom wil de minister de komende maanden met verschillende partijen goed nadenken over herziening van het stelsel.

Een nieuw stelsel moet verbetering stimuleren, moet aansluiten bij de beleving van de omgeving en moet werkbaar, houdbaar en begrijpelijk zijn voor alle betrokken partijen. Daarnaast moet de bescherming ervan gelijkwaardig zijn aan het huidige beschermingsniveau. De mogelijkheden tot het meten van geluid maken onderdeel uit van het onderzoek naar het stelsel, al stuit het gebruik van meetgegevens juridisch en technisch op de nodige bezwaren. In het buitenland wordt de handhaving voor het overgrote deel op berekeningen gebaseerd.

Naast de aanpassing van het LVB zijn afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en verbetering van de leefomgeving. Deze zijn vastgelegd in convenanten die onderdeel uitmaken van het advies van de Alderstafel. De uitvoering van deze afspraken vindt voortvarend plaats. In november 2007 is bij Hoofddorp en Nieuw Vennep een experiment van start gegaan waarin wordt onderzocht of het mogelijk is om nauwkeurig via een vaste bocht te vliegen. De eerste uitkomsten hiervan zijn gunstig. Een aangepast experiment inzake vluchten in de vroege ochtend zal medio maart 2008 van start gaan. Tegelijkertijd starten dan andere experimenten, waaronder een aantal met optimalisaties van bestaande routes.

De conceptministeriële regelingen liggen vanaf 7 februari ter inzage voor inspraak en worden ook naar de Kamer gestuurd. Met deze experimenten is het overgrote deel van de gemaakte afspraken in het convenant hinderbeperkingen nagekomen.

De uitvliegroute bij Uithoorn wordt bij wijze van microklimaat als onderdeel van het convenant aangepakt. Hiertoe heeft de luchtverkeersleiding in november bijeenkomsten in de regio georganiseerd, zodat bewoners kunnen meedenken over een goede oplossing.

Voordat het proces voor de middellange termijn van start is gegaan, is de Alderstafel geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan is aan de bewonersdelegatie een lid van de Vereniging Gezamenlijke Platforms toegevoegd, waardoor ook het proces voor de middellange termijn met vertegenwoordigers van omwonenden, luchtvaartpartijen en bestuurders kan worden doorlopen. Er zijn geen aanwijzingen dat de Alderstafel zichzelf niet serieus genomen voelt. De minister vertrouwt erop dat de partijen komen tot een gezamenlijk advies. Verdere groei van Schiphol is alleen mogelijk binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en als er sprake is van een balans met hinderbeperkende maatregelen en verbeteringen van de leefomgeving, zoals ook is vastgelegd in de nieuwe opdracht aan de Alderstafel. De hinder in de nacht en de hinder tussen 6.00 en 7.00 uur zal ook worden gezien. Het conceptadvies is eind maart voorzien. Het definitieve advies en het kabinetsbesluit worden in mei verwacht. De betrokkenheid van de Kamer kan worden verbeterd. De heer Alders is bereid om de leden van de commissie in april te informeren over de voortgang aan zijn tafel middels een technische briefing.

Afspraken over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheidsinvesteringen in de convenanten voor de middellange termijn moeten voldoende gewicht in de schaal leggen om de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol binnen de te vergeven milieuruimte acceptabel te maken voor alle betrokken partijen. De minister vraagt van de Alderstafel concrete samenhangende voorstellen die passen binnen het voorkeursalternatief. De focus ligt op maatregelen waarvan een forse bijdrage aan het beperken, vermijden en voorkomen van hinder wordt verwacht, zoals het beperken van hinder in de nacht tussen 6.00 en 7.00 uur en maatregelen met betrekking tot het aanvliegen en routes. Er wordt onderzocht welke mogelijkheden het Rijk heeft om bij te dragen aan de kosten voor de leefomgeving. Het is de bedoeling om hier duidelijkheid over te geven rond de adviesdatum van de Alderstafel. Er is een aparte bestuurlijke taskforce ingericht voor Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen die aan de Alderstafel rapporteert.

De minister heeft niet aan Schiphol gevraagd om het nachttarief tot 7.00 uur te hanteren, omdat de periode tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends van vitaal belang is voor het binnenkomende intercontinentale verkeer. In de netwerkanalyse voor de middellange termijn wordt gezien welke verkeer in die tijdsperiode niet noodzakelijk is en welke middelen er zijn om dat verkeer te verplaatsen naar andere tijdstippen. In het Convenant Hinderbeperking zijn afspraken gemaakt over tariefdifferentiatie om slaapverstoring en hinder tegen te gaan. Dit gebeurt met name door het aanscherpen van tarieven tussen 23.00 en 6.00 uur. Daarnaast worden in deze periode de procedures voor Continuous Descent Approach toegepast.

De effecten van de vliegtaks zijn berekend op een reductie van 8%. Door de slotcoördinator wordt verwacht dat in 2008 geen groei plaatsvindt als gevolg van deze taks, maar dat daarna een groeipercentage van ongeveer 3 reëel is. Bij de uitvoering van de motie-Tang over de differentiatie zal worden onderzocht of de gestelde doelen kunnen worden bereikt met de vliegtaks zonder de mainportfunctie in gevaar te brengen. Er wordt geen krimp verwacht, maar een eenmalige stabilisatie. De minister van Financiën zal reageren op de motie over de beloning van de top van Schiphol, daar dit een zaak van de aandeelhouders is. De motie over bescherming

van het buitengebied wordt meegenomen bij de verbetering van het handhavingstelsel.

Er wordt zo snel mogelijk, in elk geval voor de door de Raad van State gestelde deadline van oktober 2009, een besluit genomen dat baanverlenging en groei van Lelystad mogelijk maakt. De inzet is daarbij gericht op het verplaatsen van ongeveer 10 000 vliegbewegingen van Schiphol naar Lelystad, wat ook een behoorlijke werkgelegenheid zal opleveren in Flevoland. Over de te volgen besluitvormingsprocedure en de juridische gevolgen van deze keuze, zal de minister de Kamer zeer spoedig per brief informeren. Lelystad krijgt met een verlengde startbaan en een nieuwe aanwijzing ook luchtverkeersleiding. Hiervoor worden voorbereidingen getroffen. Andere vormen dan volledige luchtverkeersleiding leiden niet tot snellere of beter bruikbare oplossingen. Daarnaast brengen zij hoge kosten met zich mee die voor rekening van veelal gebruikers zullen komen. De minister doet een beroep op de exploitant om met alle betrokken partijen bij Lelystad Airport met een gezamenlijke probleemverkenning en voorstellen te komen.

De minister heeft veel waardering voor het initiatief om een Deltaplan Schiphol op te stellen. Hij ondersteunt de ambitie van Schiphol om zich te ontwikkelen tot de meest innovatieve en duurzame luchthaven, maar koppelt dit niet automatisch aan een verdere groei van Schiphol. Daarover wordt immers besloten in samenhang met maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefbaarheid. Een aantal voorstellen heeft reeds een plaats gevonden in bestaande initiatieven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar er zijn er ook enkele die onder verantwoordelijkheid van andere ministeries vallen. Het voorstel inzake het gebruik van antigeluid ter vermindering van geluidsoverlast zal serieus worden bezien. Het voorstel over frontports zal met de NS worden besproken. De minister is bereid om een financieel gebaar te maken als Luchtverkeersleiding Nederland en Amsterdam Airport Schiphol met een concreet voorstel komen om ontwikkelingen te versnellen die hinderbeperking voor 2020 mogelijk maken, al moet op dit punt het advies van de Alderstafel voor de middellange termijn worden afgewacht. Er is nog geen verdere uitwerking van de plannen van de sector ontvangen. Zodra dit het geval is, zal de Kamer uitvoerig worden geïnformeerd.

De afname van de geraamde kosten voor het alsnog isoleren van een aantal woningen als gevolg van een uitspraak van de Raad van State is niet het gevolg van het niet isoleren van 135 woningen. Deze besparing is gerealiseerd door onder andere een andere wijze van aanbesteden. In de volgende voortgangsrapportage inzake geluidsisolatie zal uitgebreid worden ingegaan op de stand van zaken.

In de eerste helft van 2007 bleek het maximale toegestane percentage afwijkingen van twee regels van het LVB inzake gebruik van het luchtruim door de luchtverkeersleiding te zijn overtreden. De inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IG) is op het moment bezig met de beoordeling van het gebruiksjaar 2007. De resultaten hiervan worden eind februari verwacht. Er is inmiddels vastgesteld dat in 2007 één regel van het LVB is overschreden, namelijk de regel voor het goed gebruik overdag van de luchtverkeerswegen van vertrekkende straalvliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan. Dit is met name het gevolg van de parallelstartproblematiek bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De IG zal bepalen of er in 2008 een boete moet worden opgelegd aan de sector. Er vindt overleg plaats met de zweefvliegclub en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart over het luchtruim. In samenspraak met deze gebruikers en Luchtverkeersleiding Nederland zal worden bepaald wat een goede oplossing is voor de problemen die worden veroorzaakt door het lager aanvliegen.

De vraag is hoe de capaciteit op Schiphol beschikbaar blijft voor activiteiten die van belang zijn voor de mainport. Hiervoor is ruimte op andere luchthavens nodig. Hierop zal in de Luchthavennota, die rond de zomer



wordt aangeboden aan de Kamer, terug worden gekomen. De minister zal voor april een ruimtelijk verkenningsbesluit opstellen in het kader van de langetermijnverkenning Schiphol. Het kabinet beziet de mogelijkheden van de ontwikkeling van Lelystad als overloop met inachtneming van overige regionale vliegvelden. In het verkenningsbesluit zal de minister hierover een uitspraak doen, mede in relatie tot het verlengen van de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan.

Minister **Cramer** erkent dat het een probleem is om de discussie rond de het systeem helder, transparant en goed te voeren. Dit moet niet zo doorgaan. Voor de middellange termijn moet een eenvoudiger systeem worden ontworpen. De heer Alders is gevraagd om daarover te adviseren. De minister heeft er alle vertrouwen in dat in elk geval een aanzet voor de hoofdlijnen van een nieuw eenvoudiger systeem voor de zomer gereed kan zijn. Daartoe is het nodig dat in een later stadium wordt teruggekomen op de discussie over gelijkwaardigheid en dat de wijze waarop de berekeningen worden gemaakt transparant is.

Sinds 1990 is er per saldo een reductie in de geluidsbelasting en de slaapverstoring gerealiseerd van 40%. Dit is bereikt door technologische verbeteringen aan vliegtuigen en door andere uitvoering van de vluchten. De sector heeft bijgedragen aan het behalen van deze dubbeldoelstelling. Het MNP stelt dat deze positieve trend ten einde komt. Daarom moet worden bezien hoe de luchthaven economisch vitaal kan blijven met inachtneming van de duurzaamheid.

Er zijn drie slagen gemaakt in de actualisatie van het LVB. Er is een actualisatie gekomen van de woningen, van de effecten van het vliegtuiglawaai en van de routes en de wijze van modelleren. Over de eerste twee punten bestaan geen verschillen van mening. Het probleem met de modellering is dat de band waarop is gevlogen wat breder is dan de lijn die oorspronkelijk was geprojecteerd in de voorspelling. Dit betekent dat er in totaal 800 gehinderde woningen meer zijn. In plaats van 10 000, zijn er 12 300 woningen met een hoge geluidsbelasting. Bij 800 daarvan zijn de extra verstoringen het gevolg van een verschil tussen de berekeningen en de uitkomsten van de radargegevens. De rest komt doordat er meer woningen zijn in het gebied en door de effecten van het vliegtuiglawaai op zich. Er wordt niet anders gevlogen dan enkele jaren geleden, maar door de beschikbaarheid van radargegevens is duidelijker wat de effecten zijn.

Het NLR heeft uitgezocht of de modellen theoretisch juist zijn. Dat is het geval. Er zijn nu radargegevens beschikbaar over de werkelijke wijze van vliegen. Daaruit blijkt dat in de praktijk in het binnengebied voor het etmaal sprake is van een verslechtering ten opzichte van hetgeen op basis van de oorspronkelijke modellen was berekend, maar in de nacht is sprake van een verbetering. Er is gekozen om de specifiekere gegevens als basis te nemen, dus optie 1. Optie 3 is de uitkomst als ervoor wordt gekozen om de absolute getallen als basis te nemen. Er is voor optie 1 gekozen omdat er feitelijk niets is veranderd. Het dilemma is voorgelegd aan de Alderstafel. Die is akkoord gegaan met de keuze voor optie 1. Het voorliggende LVB voldoet aan de geactualiseerde wettelijke criteria en ook aan de oude, dus is er geen sprake van strijdigheid met de wet. Er is geen kruistoets uitgevoerd, omdat op grond daarvan het huidige LVB niet voldoet aan de oude criteria.

Er worden experimenten uitgevoerd om het vliegen te verbeteren, zodat de hinder kan worden beperkt. De sector kan de paden en de spreiding eromheen beïnvloeden.

Het LVB is een uitwerking van het akkoord over de korte termijn van de Alderstafel. Dit besluit biedt per saldo minder milieuruimte aan Schiphol dan het LVB 2004. Toen waren er 507 000 vliegbewegingen mogelijk. Het huidige besluit is gebaseerd op 480 000 vliegbewegingen. De handhavingspunten zijn wel gewijzigd. Er zijn 35 handhavingspunten in een etmaal.

Een aantal handhavingpunten rond de Buitenveldertbaan is verhoogd. Daarnaast is een aantal handhavingpunten verlaagd. De totale hoeveelheid geluid is anders verdeeld over de omgeving dan voorheen. Volgens de heer Alders en de minister van Verkeer en Waterstaat is er in het totaal geen sprake van verslechtering. Wat in het MER 2007 is gebeurd, kan nu worden verklaard en begrepen.

De heer Alders is gevraagd om bij het opstellen van de convenanten voor de middellange termijn expliciet te kijken naar mogelijkheden om de hinder tussen 6.00 en 7.00 uur te beperken. Er wordt sterk gelet op duurzaamheid, zoals de luchtkwaliteit. Schiphol neemt initiatieven om het vliegen met schonere vliegtuigen te bevorderen. In Europa wordt gepleit voor «one sky» zodat het omvliegen vanwege militaire beperkingen wordt teruggebracht. Daarnaast wordt getracht om de CO<sub>2</sub>-emissie te beperken door allerlei maatregelen op de grond. Dit alles wordt meegenomen in het kader van het werkprogramma Schoon en Zuinig.

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar leerprestaties van kinderen die rond Schiphol wonen. Leerprestaties nemen af door de geluidsoverlast. Daarom hebben alle scholen de mogelijkheid gekregen betere isolatie aan te brengen, zodat de leerprestaties van de kinderen verbeterd kunnen worden. Het heeft niet veel zin om hier extra onderzoek naar te doen, want de gegevens zijn bekend. Er moet nu gewerkt worden aan maatregelen om de prestaties te verbeteren. Dit wordt gemonitord. De Kamer zal hierover een rapportage ontvangen.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Haverkamp** (CDA) deelt de mening van de minister van Verkeer en Waterstaat dat de grenzen niet worden opgerekt, maar slechts worden geactualiseerd. Kunnen de aanzetten van het MNP en het LNR voor een nieuw systeem worden meegenomen bij de ontwikkeling van een nieuw systeem? De heer Haverkamp zou graag een technische briefing hebben van de heer Alders. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer schriftelijk informeren over de kosten van de extra te isoleren woningen? Klopt het dat de luchtverkeersleiding op Lelystad wordt overgelaten aan de sector en de regionale partijen? Kan worden nagegaan wat de stand van zaken is op dit terrein?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het spijtig dat er in dit debat zo weinig over klimaat- en CO<sub>2</sub>-problemen is gesproken. In een nieuw normenstelsel moeten ook normen worden gesteld inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot en groepsrisico. In het buitengebied is sprake van een verslechtering waar het gaat om geluid, dus is er per saldo geen verbetering op dat terrein. De heer Duyvendak is van mening dat het kabinetsbeleid inzake Schiphol failliet is. Het kabinet poogt te doen alsof het de belangen van milieu en bewoners en die van de luchthaven kan verzoenen, maar maakt geen heldere keuzes. Het zou goed zijn als de Kamer een parlementair onderzoek instelt naar dit beleid. Daarnaast zou zij moeten kiezen voor optie 3. Het nieuwe LVB past niet binnen de oude criteria, daarom stemt de fractie van GroenLinks hier niet mee in. De heer Duyvendak zal ook een motie indienen waarin wordt verzocht om de nachttarieven tot 7.00 uur te laten doorlopen.

De heer **Tang** (PvdA) is blij dat het kabinet wil bezien of het mogelijk is om een nieuw stelsel op te zetten in deze kabinetsperiode. De actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria blijft een probleem. Het kabinet kiest hierin een glibberig pad. De vraag is of gedrag de normen beïnvloedt. De heer Tang heeft uit het debat begrepen dat dit mogelijk is. Als dit daadwerkelijk het geval is, moet voor optie 3 worden gekozen. Hij heeft er behoefte aan om hierover te spreken met deskundigen van het MNP en

het NLR. De vraag is immers of wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de bescherming even goed blijft of wordt verbeterd.

De heer **Nicolaï** (VVD) vindt het goed dat de regering voornemens is om in deze kabinetsperiode een nieuwe systematiek te ontwikkelen rond geluid. De minister van Verkeer en Waterstaat verschuift wezenlijke politieke vragen naar de Alderstafel, zoals de discussie over de mainport. De vraag is of de regio moet beslissen over ontwikkelingen in Lelystad, Maastricht en over economische kwesties. Dat is een nationale politieke verantwoordelijkheid. De heer Nicolaï heeft niet het gevoel dat kwesties rond duurzaamheid daadwerkelijk worden opgepakt. Welke plek hebben voornemens in de omgeving rond Schiphol in het werkprogramma Schoon en Zuinig? Waarom wordt niet gesproken over CO<sub>2</sub>-emissiehandel in dit kader? De grootste winst kan worden geboekt door de sector meer ruimte te geven voor innovatie. Kan de Kamer worden geïnformeerd over de luchtverkeersleiding in Lelystad?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) neemt het aanbod van een briefing door de heer Alders graag aan. Daadwerkelijke geluidsmetingen moeten een onderdeel vormen van een nieuw systeem. Als de geluidsmaatregelen die nodig zijn voor bescherming van de bewoners dat eisen, zal de groei van Schiphol moeten worden geremd. De heer Cramer twijfelt eraan of de verbreding van het systeem die de fractie van GroenLinks voorstelt, wenselijk is. Optie 3 zal voor de ChristenUnie leidend zijn in de discussie over het nieuwe stelsel.

De heer **Roemer** (SP) benadrukt dat het vertrouwen in het debat moet worden hersteld. Daarvoor zijn heldere normen van cruciaal belang. Hij betwijfelt of dit wordt geregeld. Kan de minister de vragen over isolatie zo spoedig mogelijk schriftelijk beantwoorden? Als gedrag een rol speelt bij het voldoen aan de normen, moeten deze worden gehandhaafd. Er is geen duidelijkheid over mogelijke sancties bij overtredingen. Is het doel om door innovatie twee-bij-tweebaangebruik mogelijk te maken?

Minister **Eurlings** zegt dat het streven niet is om twee-bij-tweebaangebruik mogelijk te maken, al sluit hij niet uit dat dit ooit zal gebeuren. Er moet worden geprobeerd om een coalitie te creëren tussen de luchtvaartsector en de omwonenden. Uit de ervaringen met de Alderstafel, blijkt dat dit werkt. Er worden experimenten gedaan met vliegroutes. Uitgaande van de balans tussen de belangen, de bestaande bebouwing en het huidige banenstelsel, is het de vraag of verder geoptimaliseerd kan worden en of de onzekerheden in de daadwerkelijk gevlogen routes kunnen worden verminderd. Op dat terrein moeten slagen kunnen worden gemaakt.

In de wet staat dat de 35 Ke-contour maximaal 10 000 woningen omvat, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving is vastgesteld. Deze wijze omvat routemodellerings, woningbestand, geluidsmate, dosis effectrelaties et cetera. Er is een rekenslag gemaakt om de gelijkwaardigheid te benadrukken volgens de oude systematiek. De vraag is op welke wijze de slag van berekenen naar meten juridisch hard genoeg kan worden gemaakt. Er is dus altijd sprake van een benadering van de werkelijkheid. Als er specifiekere gegevens worden gebruikt, kunnen de uitkomsten van de modellen anders zijn. De werkelijkheid verandert daardoor niet. Als er voor een andere optie dan optie 1 wordt gekozen, zakt het aantal vliegbewegingen van het verkeersscenario net zo ver terug tot wordt voldaan aan het maximum van 10 000 woningen binnen de nieuwe systematiek. Het aantal vliegbewegingen wordt dan bevroren op circa 460 000. Conform de zienswijze van het MNP, kan in de nacht meer worden gevlogen waardoor de slaapverstoring stijgt. De Alderstafel wordt om een

advies gevraagd over richtlijnen inzake gelijkwaardigheid voor de middellange termijn. In de verkenning naar een nieuw stelsel worden de adviezen van onder andere het MNP meegenomen. Er zal ook worden gekeken of het opnemen van geluid in de praktijk zoveel verfijnder mogelijk is dat het gebruik van deze gegevens juridisch houdbaar is.

De Alderstafel adviseert over de situatie rond Schiphol, maar deze systematiek heeft een bredere werking. Daar gaan de ministers en de Kamer over. De rapportage over geluidsisolatie zal in maart of april 2008 verschijnen. Hierin zal ook worden ingegaan op de financiële consequenties van de uitspraak van de Raad van State.

Minister **Cramer** vindt het van groot belang dat er duidelijkheid ontstaat over de gelijkwaardigheidscriteria. Het huidige systeem is ontstaan met steun van de Kamer. Bij versimpeling ervan, moeten de Kamer en de regering elkaar bij de les houden. Als er te veel in wordt opgenomen, ontstaat geen duidelijkheid. De suggesties die het MNP en het LNR hebben gedaan voor een nieuw systeem bij de vorige evaluatie, zullen worden betrokken bij de gesprekken met de Alderstafel.

De minister zegt de Kamer een brief toe waarin uiteen wordt gezet wat er in de periode van 1990 tot nu aan verbeteringen is gerealiseerd in het kader van de dubbeldoelstellingen, ook in het buitengebied. Er zijn nog geen experimenten gedaan met verbetering van de vluchtroutes, dus daar kan nog weinig over worden gezegd.

Niet alle beslissingen over luchtvaart in Nederland, worden overgelaten aan de Alderstafel. Het kabinet moet immers beslissen. Er is nog geen besluit genomen over regionalisering van de luchthavens. Er moet, samen met de minister van Verkeer en Waterstaat, voor worden gezorgd dat in het convenant verkeer en vervoer in het kader van het werkprogramma Schoon en Zuinig ook zaken als de grondontwikkelingen bij Schiphol en de emissiehandel luchtvaart worden meegenomen.

### **Toezeggingen**

- De Kamer zal rond de zomer van 2008 worden geïnformeerd over het tijdspad en de benodigde stappen om nog in deze kabinetsperiode tot een nieuw stelsel te komen. In het traject daaraan voorafgaand zullen de adviezen van NMP en NLR uit de vorige evaluatie worden betrokken.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de richtlijnen voor de middellange termijn ten aanzien van gelijkwaardigheid expliciet voorleggen aan de Alderstafel.
- De Kamer zal de ministeriële regelingen ten behoeve van de aanvullende experimenten ontvangen.
- De mogelijkheden voor een bijdrage van het Rijk aan de kosten voor de leefomgeving zullen worden onderzocht en de Kamer zal in mei 2008 worden geïnformeerd over de stand van zaken ter zake.
- De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de besluitvorming omtrent de luchthaven Lelystad.
- In mei 2008 zal de Kamer het Alders-advies voor de middellange termijn ontvangen.
- Zodra er zich nieuwe ontwikkelingen voordoen op het terrein van het Deltaplan Schiphol, zal de Kamer worden geïnformeerd.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal schriftelijk terugkomen op de vraag over lage aanvliegeroutes.
- In de eerstvolgende voortgangsrapportage Geluidsisolatie Schiphol, die in maart of uiterlijk begin april verschijnt, zal de minister van Verkeer en Waterstaat terugkomen op de vraag over het uitbreiden van het aantal te isoleren woningen en de kosten daarvan.
- De minister van Verkeer en Waterstaat komt vóór april 2008 met het ruimtelijk verkenningsbesluit.

- De Kamer zal een rapportage op het terrein van de effecten van geluidsisolatie van scholen op leerprestaties ontvangen.
- De minister van VROM zal de Kamer een brief doen toekomen over de concrete uitwerking van de dubbeldoelstellingen sinds 1990.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep