

## Voorzitter

fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Rouvoet (29200-XV, nr. 81).

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

De vergadering wordt van 15.50 uur tot 16.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijn verontschuldiging voor het feit dat wij iets te laat beginnen. Dat komt ten dele, omdat ik zojuist namens u de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Schultz van Haegen, heb gefeliciteerd met het feit dat zij in verwachting is.

---

Aan de orde is het debat over **Schiphol/Polderbaan**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij spreken hier opnieuw over de Schipholwet die inmiddels ruim een jaar van kracht is. Daarvoor zijn drie redenen, een oudere en twee nieuwe. De oude reden is dat bij de invoering van de Schipholwet er bij bewoners, milieuorganisaties, de commissie MER en de gemeenten in de regio al heel veel twijfel over was of het nieuwe stelsel de daarin gedane belofte over veel minder geluidshinder zou waarmaken. Inmiddels hebben wij het tweede advies gekregen van de commissie-Eversdijk die kortweg gezegd onderzoekt of de bewoners voldoende worden beschermd door het nieuwe stelsel. De commissie-Eversdijk concludeert ten eerste dat dit nieuwe stelsel onvoldoende bescherming biedt in gebieden die wat verder weg liggen van de luchthaven. De commissie concludeert ten tweede dat vliegtuigen tussen de zogenaamde handhavingspunten door kunnen vliegen en ten derde dat het aantal handhavingspunten in het nieuwe stelsel vergeleken met het oude is verlaagd van 250 naar 35. De commissie concludeert overigens voorts in strijd met wat de staatssecretaris er zelf over zegt, dat het nieuwe stelsel

simpel, transparant en handhaafbaar is.

De directe aanleiding voor dit debat is het resultaat van een onderzoek van Verkeer en Waterstaat dat op Hemelvaartsdag naar buiten kwam en laat zien dat bewoners in de regio in een brede enquête aangeven dat zowel overdag als 's nachts de situatie voor hen sinds de opening van de Polderbaan, de vijfde baan, fors is verslechterd.

Schiphol en de staatssecretaris zeggen: 2003, het jaar waarin de twee momenten van de enquête vallen, was eigenlijk geen representatief jaar, dus er kunnen nog niet veel conclusies uit worden getrokken. Ik maak daar de volgende kanttekeningen bij. In de nacht  $\pm$  en daarover zijn de conclusies nogal scherp  $\pm$  is in dat jaar gevlogen volgens de voorschriften van de nieuwe wet. Voor de nacht is de vergelijking dus goed te maken. In plaats van de beloofde vermindering van de geluidshinder in de nacht met 70% hebben de bewoners een toename ervaren van 30% tot 50%. Ook overdag is die toename vastgesteld, terwijl gemiddeld genomen in 2003 voor 20% is gestart vanaf en geland op de Polderbaan; een baangebruik dat heel erg lijkt op wat er in de nieuwe wet is voorgesteld. Dus ook overdag had de afname die was voorgespiegeld zichtbaar moeten zijn, maar in plaats van een afname zien wij een toename.

Steeds duidelijker wordt dat om de groei van Schiphol mogelijk te maken op papier een werkelijkheid is gecreëerd die niets te maken heeft met de ervaring van alledag van de bewoners. De enquêtes laten glashelder zien dat de herrie wordt uitgesmeerd over een veel groter gebied. Wij moeten beseffen dat deze situatie nu bestaat bij het starten en landen van 400.000 vliegtuigen per jaar, terwijl de wet een groei mogelijk maakt tot minimaal 500.000. Je moet je eens voorstellen wat dat voor een verdere toename van de geluidshinder zal betekenen.

Het draagvlak voor de nieuwe wet was destijds al heel gering. Minister Netelenbos heeft het wetsvoorstel met hangen en wurgen door de Tweede en Eerste Kamer gesleept. Al heel snel is de politieke steun gaan afbrokkelen. Zo verklaarde VVD-woordvoerder De Krom zo snel mogelijk van dit systeem af te willen.

De fractie van de Partij van de Arbeid is zelfs al gekomen met een voorstel voor een geheel nieuw systeem en de heer Haverkamp van het CDA liet vorige week bij de regeling van werkzaamheden al weten de Luchtvaartwet als mislukt te beschouwen.

De heer **De Krom** (VVD): Een kleine correctie op de woorden van de heer Duyvendak, voorzitter. Ik heb gezegd dat de VVD-fractie openstaat voor verbeteringen en dat wat mij betreft de evaluatie zo snel mogelijk kan plaatsvinden, maar wel als wij alle informatie hebben die daarvoor nodig is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In Het Parool van 20 januari staat dat u letterlijk zei: hoe sneller, hoe beter.

Voorzitter. Wij zullen zo snel mogelijk moeten komen tot een beter en effectiever systeem om bewoners te beschermen tegen geluidshinder. Wij moeten dus niet wachten tot de evaluatie van het hele stelsel en de eventuele aanpassingen die daarvan het gevolg kunnen zijn, want dan kunnen er pas in 2007 politieke conclusies worden getrokken. In dat jaar worden overigens verkiezingen gehouden. Als gevolg van de kabinetsformatie die dan zal plaatsvinden, wordt die besluitvorming misschien zelfs wel uitgesteld tot het einde van 2007 of het begin van 2008.

Op grond van de ervaringen van de bewoners, de klachten uit de regio en het rapport van de commissie-Eversdijk durf ik de stelling wel aan dat wij de mensen niet zo lang kunnen laten wachten op een stelsel dat een betere bescherming tegen de geluidshinder moet bieden. Ik vraag de staatssecretaris daarom om nu al met de evaluatie te starten en de Kamer toe te zeggen dat deze evaluatie in de tweede helft van 2005 wordt afgerond. In die periode komt de commissie-Eversdijk met zijn laatste rapporten. Mede op basis van die rapporten kunnen dan conclusies worden getrokken.

Wij kunnen de burgers niet laten wachten op de evaluatie en de verbeterde wetgeving, gezien de ernst van de geluidshinder. Ik denk dan in het bijzonder aan de ernst van de klachten over de nacht en de vroege uren tussen 06.00 en 07.00 uur. Uit de enquête blijkt dat 90% van de mensen dan nog slaapt en dat 19% van de mensen in de regio



De heer Haverkamp (CDA)

© M. Sablerolle ± Gouda

in die uren regelmatig wakker wordt van vliegtuiggeluid. Ik verzoek de staatssecretaris dus het Luchtvaartbesluit zo te wijzigen dat de bewoners op de kortst mogelijke termijn extra bescherming wordt geboden in het uur tussen 06.00 en 07.00 uur. In de praktijk komt dat neer op een verlenging van het nachtelijk baangebruik en de vlieghoogte van de nacht, zodat ook het uur tussen 06.00 en 07.00 uur daaronder valt.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Een tweeminutendebatje leent zich niet voor een technische analyse van de precieze resultaten van het belevingsonderzoek en ook niet voor het doornemen van allerlei plannetjes om de geluidsoverlast beter te communiceren. Ik richt mij in dit debat op het centrale thema, de steeds groter wordende afstand tussen de berekende en de gemodelleerde Haagse werkelijkheid en de realiteit die de bewoners rond Schiphol dagelijks ervaren.

Het is niet voor het eerst dat wij met deze afstand worden geconfronteerd. Vorig jaar werd uit een onderzoek naar slaapverstoring rond Schiphol namelijk heel pijnlijk duidelijk dat die modellen niet stroken met de gemeten en beleefde overlast. Toen bagatelliseerde de

staatssecretaris al naar hartelust en nu doet zij dat weer. Het is flagrant dat zij erin slaagt om in haar reactie als eerste en belangrijkste conclusie uit het rapport te halen dat het draagvlak voor Schiphol onder de bewoners nog steeds positief is. Zij leest de rapporten blijkbaar van achteren naar voren! Wie het rapport leest van pagina 1 naar 75 kan namelijk maar één conclusie trekken: mensen hebben meer overlast, terwijl het minder had moeten zijn. Mensen hebben minder vertrouwen in de overheid, terwijl het natuurlijk meer had moeten zijn.

De staatssecretaris kondigt aan dat het een punt van aandacht vormt. Ik citeer letterlijk. Verder zegt zij dat zij wil kijken naar mogelijke verbeteringen in de informatievoorziening. Ik ken de staatssecretaris als iemand die zich niet gek laat maken, maar dit is een vorm van onderkoeldheid die geen recht doet aan de situatie. De wet was bedoeld om de overlast te verminderen met de komst van de vijfde baan. Die wet werkt dus niet. Ik baseer mij voor deze stelling niet alleen op dit onderzoek, dat zou wat al te dol zijn, maar ook op het onderzoek naar slaapverstoring en de operationele problemen die zijn ontstaan naar aanleiding van een rekenfout en parallel startende vliegtuigen. Dat is allemaal in één jaar gepasseerd!

De staatssecretaris komt er dus niet met een betere informatievoorziening. Zij zal leiderschap moeten tonen en het voortouw moeten nemen om tot nieuwe milieunormen voor Schiphol te komen, normen die wel aansluiten bij de daadwerkelijk beleefde overlast en Schiphol wel prikkelen om betere prestaties te leveren. Dat betekent dat wij Schiphol in de toekomst zullen moeten afrekenen op daadwerkelijk gemeten geluid.

De staatssecretaris moet hierop niet reageren met het bekende verhaal dat het geluid van een brommer en een vliegtuig niet van elkaar te onderscheiden zijn. Ik was gisteren met mijn fractie op bezoek bij de stichting Geluidsnet. Deze organisatie heeft dit probleem namelijk al heel lang geleden met een goedkope en simpele methode opgelost. Het kan dus gewoon wel. Het wordt ongetwijfeld allemaal nog heel ingewikkeld, maar ik stel hier en nu een simpel principe voor. Wij meten voortaan het geluid van Schiphol. Dat leggen wij vast. Wordt het minder, dan krijgt Schiphol er vliegtuigen bij. Wordt het meer, dan gaan er vliegtuigen af. Zo simpel, helder en transparant is het. Kijk maar eens op [www.geluidsnet.nl](http://www.geluidsnet.nl). Dit principe scheidt controleerbare helderheid voor omwonenden en een duidelijke opdracht voor Schiphol, namelijk: beter presteren, anders komt er geen groei.

Ik zou graag van de staatssecretaris en de coalitiefracties horen hoe zij denken over dit principe. Als wij het daarover eens kunnen worden in dit debatje, dan kunnen wij een start maken met de, door de heer Duyvendak gewenste en door mij van harte ondersteunde, snellere evaluatie naar een nieuw normenstelsel. In dat geval hebben wij toch nog iets bereikt.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil onmiddellijk antwoorden op deze uitnodiging van de heer Samsom. Het is natuurlijk al zo. De idee van de huidige systematiek is al dat je, als je tot een bepaald geluidsniveau hebt vol gevlogen, alleen meer kunt vliegen als je vliegtuigen stiller worden.

De **voorzitter**: De rest van zijn betoog kan de heer De Krom in zijn eigen termijn houden.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Het belevingsonderzoek bevestigt wat velen van ons al wisten. De verwachtingen die zijn gewekt bij de ingebruikname van de Polderbaan, ook wel milieubaan genoemd, worden in de ogen van veel bewoners niet waargemaakt. De naam "belevingsonderzoek" geeft aan dat het gaat om de beleving van de individuele burger. Verschillen in beleving zijn zeker op het gebied van luchtvaart erg groot. Er zijn mensen die kilometers reizen, zelfs per bus, naar Parijs om daar naar vliegtuigen te kijken. Er zijn mensen die ondertussen niet meer weten waar zij naartoe moeten om diezelfde vliegtuigen te ontlopen. Wij hebben genoeg voorbeelden gezien van mensen die Amstelveen zijn ontvlucht naar bijvoorbeeld Castricum. De ironie wil nu dat er minder over Amstelveen en meer over Castricum wordt gevlogen.

De CDA-fractie heeft eerder gepleit voor een systeem waardoor het voor bewoners duidelijk moet worden waar zij aan toe zijn voor wat betreft het geluid. Rondom de luchthaven van Parijs wordt al een dergelijk systeem toegepast. Daar krijg je bij de koop van je woning keurig te horen wat de geluidsbelasting is voor dat gebied. In het algemeen overleg over externe veiligheid is door de regering aangegeven dat zij positief staat tegenover het idee dit systeem ook in Nederland te implementeren. Graag vernemen wij van de staatssecretaris hoe het staat met de uitvoering hiervan.

Naast duidelijkheid is het voor bewoners ook van belang dat het begrip "geluid" geobjectiveerd wordt. De CDA-fractie hecht daarom groot belang aan het onderzoek van de commissie-Eversdijk en is tevreden met het feit dat de commissie op haar initiatief nu ook het buitengebied onderzoekt. Daar komen immers relatief de meeste klachten vandaan. Wij zijn benieuwd hoe de staatssecretaris staat tegenover de tweede voortgangsrapportage van de commissie-Eversdijk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb voorgesteld de evaluatie te vervroegen en de staatssecretaris te vragen deze in de tweede helft van 2005 gereed te hebben. U wilt ook duidelijkheid. Ondersteunt u mijn verzoek?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben de staatssecretaris al in een eerder overleg gevraagd om een stappenplan voor de evaluatie. Wij hebben ook aangegeven dat wij vinden dat de evaluatie breder moet dan nu in de wet staat aangegeven. Het is nu vooral van belang dat er op basis van concrete feiten wordt geëvalueerd. Wij kunnen het als politiek niet nog een keer maken dat wij burgers de boodschap brengen "u krijgt een nieuwe baan en het geluid neemt af", waarna wij moeten constateren dat dit niet waar is. Zorgvuldigheid gaat bij ons boven snelheid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als je anderhalf jaar de tijd hebt voor de evaluatie op een onderwerp waarover al ongelooflijk veel materiaal ligt, kunnen snelheid en zorgvuldigheid heel goed samen gaan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij willen het stappenplan van de staatssecretaris afwachten. De evaluatie moet volgens ons breder worden getrokken, want er moet ook gekeken worden naar luchtvaart-routes. U weet zelf ook dat wij al bijna een jaar bezig zijn met het aanpassen van een kleine route boven Spaarndam. Hieruit blijkt dat de tijd helaas ook begrensd is.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het onderzoek waarover wij nu praten, gaat over de hinder die mensen ondervinden van vliegtuig-lawaai en niet over het aantal geproduceerde decibellen. Met andere woorden: lawaai is één, maar het is iets anders of je er last van hebt. De een kan het niet veel schelen, maar de ander ergert zich mateloos. Dat kan inderdaad zijn omdat er veel decibellen over zijn of haar hoofd vliegen. Uit het onderzoek blijkt immers dat de toename van de overlast het sterkst is op plaatsen waar na de ingebruikname van de Polderbaan meer lawaai wordt geproduceerd. Maar ook blijkt dat, op plaatsen waar de geluidsbelasting is afgenomen, de hinder niet is afgenomen. Er is dus meer aan de hand dan alleen toename van lawaai als oorzaak. Is dit nieuw? Neen, want wij wisten allang dat het kan voorkomen dat de geluidsbelasting weliswaar afneemt, maar

dat het aantal klachten toch toeneemt. Er is natuurlijk een verband tussen hinder en klachten. Kortom, er is op zijn best slechts gedeeltelijk een verband tussen geluid en hinder. Ik kan er een hele beschouwing aan wijden waarom ik denk dat dit zo is, maar korthedshalve zal ik dat niet doen. De vraag is wel: betekent dit nu dat er niets aan de hand is? Mijn antwoord daarop is: neen. Als meer mensen hinder ervaren, ook al komt dat niet door objectief aantoonbare toename van geluid, is er kennelijk toch wat aan de hand. Hier ligt dus een schone taak, wat mij betreft primair voor Schiphol zelf.

Ik heb al een aantal malen aangegeven wat er naar mijn overtuiging moet gebeuren. In de eerste plaats is het van groot belang dat de geplande evaluatie open en zeer zorgvuldig gebeurt. Dat is met name de verantwoordelijkheid van deze staatssecretaris. Ik voeg daar wel aan toe dat de regio daarbij natuurlijk zeer nauw moet worden betrokken. In de tweede plaats vindt mijn fractie een betrouwbaar meetsysteem nog steeds van groot belang. Dit doet op zichzelf genomen niets af aan het feit dat geluidsbelasting een rol kan spelen en dat daardoor hinder kan ontstaan, maar het kan wel degelijk een belangrijke rol spelen op het gebied van goede en betrouwbare informatie voor omwonenden. In de derde plaats moeten wij in de evaluatie goed bezien of het systeem beter kan. Alle suggesties zijn welkom en ik heb al vaker gezegd dat mijn fractie daarvoor open staat. In de vierde plaats vind ik dat de sector in overleg met de CROS moet onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de hinderbeleving te verminderen. Daarover lopen er al gesprekken binnen de CROS, zo heb ik begrepen.

De Kamer heeft met de aanvaarding van de motie-Haverkamp c.s. over de vliegroute Spaarndam uitgesproken dat andere verbeteringen buiten beschouwing worden gelaten tot de evaluatie. Daarin verandert wat mij betreft niets. Wij nemen de resultaten van het belevingsonderzoek daarin mee. Met andere woorden: wij wachten dit in blijde verwachting af, zeg ik tegen de staatssecretaris.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik

## Hermans

constateer dat wij over twee weken wederom over hetzelfde onderwerp zullen spreken. Wij hebben daarvoor een aantal uren uitgetrokken en wij zullen dan in de diepte kunnen spreken over de Polderbaan. Mijn fractie beschouwt dit debatje als een schot voor de boeg. Wij zijn voor een werkelijk goed meetsysteem, dat wil zeggen niet een systeem met voldoende handhavingspunten, maar een met meer dan voldoende handhavingspunten. Als de enquête die wij vandaag bespreken één ding heeft duidelijk gemaakt, is het dat wij nog steeds niet voldoende weten. Een enquête is natuurlijk geen waterdichte onderzoeksmethode. Een werkelijk goed meetsysteem, waarmee wij echt kunnen gaan sturen, is dat wel. Mijn fractie wenst de enquête echter niet te bagatelliseren en zal deze meenemen in de evaluatie van de Luchtvaartwet. Welke frequentie is de staatssecretaris van plan aan te houden voor dit soort onderzoeken? Gaan wij dit jaarlijks doen? Hoeveel van deze onderzoeken kunnen wij nog meenemen in het traject van de Luchtvaartwet?

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De SGP-fractie vindt dat het onderzoek naar de beleving door omwonenden van vliegtuiglawaai heel serieus moet worden genomen. Dat stel ik voorop. Wij moeten niet te gemakkelijk door verwijzing naar harde meetfeiten de gevoelens die naar voren komen, wegwuiven. Zeker als wij zelf zo'n onderzoek willen, zijn wij verplicht om aan te geven wat wij er precies mee gaan doen. Op die vraag zou ik graag van de staatssecretaris een concreet antwoord horen. Een alarmerend feit in het onderzoek vind ik het afnemend vertrouwen in wet- en regelgeving en in de handhaving daarvan. Juist als er een soort wantrouwen tegenover de overheid zou leven, helpt dat bepaald niet om minder geluidsoverlast te ervaren.

Voorzitter. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat wij niet de resultaten van dit onderzoek moeten verabsoluteren. Er zullen best wel redenen te vinden zijn ± bijvoorbeeld dat die baan nog niet helemaal in gebruik was genomen of dat het rapport betrekking heeft op een beperkte periode ± waarom men beter niet nu al tot forse conclusies

moet komen. Een voorbarige conclusie zou bijvoorbeeld zijn dat de manier waarop er vandaag in de praktijk wordt geopereerd, absoluut niet deugt. Het zou wel heel waardevol zijn om dit onderzoek naar de beleving van mensen te kunnen leggen naast vergelijkbaar onderzoek naar de intensiteit van het feitelijke lawaai na ingebruikname van de vijfde baan. Wanneer kunnen wij de eindrapportage van de commissie-Eversdijk daarover verwachten?

Een grote vraag is natuurlijk hoe het mogelijk is dat er meer overlast wordt ervaren na ingebruikname van de vijfde baan, terwijl een afname van de overlast op een aantal cruciale plekken in de rede lag. Op welke manier wordt verder onderzocht hoe dit mogelijk is? De staatssecretaris wil voor extra informatievoorziening zorgen. Dat is altijd belangrijk bij dit soort kwesties, maar het zou juist recht moeten doen aan de beleving van de bewoners. Als wij alleen maar weer gaan spreken over meetresultaten, dan kan dat contraproductief zijn en nieuwe ergernissen wekken.

Voorzitter. Ik kom tot mijn laatste punt. Is het voor de staatssecretaris een optie om, zoals door de fractie van GroenLinks is voorgesteld, de evaluatie van het huidige normstelsel naar voren te halen? Wat is haar reactie daarop?

□

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ook ik zou de staatssecretaris willen feliciteren. Ik was van plan om hier vandaag maar één vraag te stellen, namelijk: staatssecretaris, wat nu? Deze vraag komt nu in een wat rare context te staan, maar toch: wat nu?

Het rapport van Intomart dat wij vandaag bespreken, lijkt mij een redelijk grondig onderzoek waarvan de bevindingen niet mis zijn. Ik kijk niet echt op van de conclusies die in dat onderzoek getrokken worden, want bij de SP-fractie stroomden de laatste weken enorm veel klachten binnen over Schiphol. Het rapport dat vandaag voorligt, bevestigt het beeld dat ik op basis van de meldingen vanuit de bevolking al had. Mensen die vanuit Den Haag, vanuit de politiek, vanuit het ministerie te horen kregen dat zij er door de Polderbaan op vooruit zouden gaan en die daar vervolgens

niet veel van merkten, worden hopelijk wel serieus genomen nu dit onderzoek op tafel ligt. Gaat de staatssecretaris deze mensen nu serieus nemen? Hoe gaat zij dat doen?

De uitkomsten van het rapport zijn zeer zorgwekkend. Er is een stijging in geluidsoverlast overdag en 's nachts, er is geen vermindering van geluidsbelasting waar dit wel beloofd was en het vertrouwen in wet- en regelgeving neemt af. Een frappant citaat wil ik toch graag aanhalen: de meeste omwonenden zijn overtuigd dat bij de overheid het economisch belang van Schiphol voorgaat boven het beperken van de geluidsoverlast. Over de bevinding dat in gebieden waar een afname van overlast verwacht was dan toch geen afname is geconstateerd, zegt de staatssecretaris: dit vormt voor mij een punt van aandacht. Dat vind ik wel erg weinig woorden. Ik hoop dat veel daden zullen volgen op deze opmerking, want ik snap niet wat de staatssecretaris daarmee bedoelt. Wat mogen mensen nu verwachten? Wat voor maatregelen gaat de staatssecretaris treffen om de gewekte verwachtingen te realiseren?

De dubbele doelstelling van de nieuwe Schipholwet lijkt steeds duidelijker een mislukking te worden. Schiphol is tevreden en er mag veel gevlogen worden, maar de mensen worden daar zeker niet beter op. Nu kunnen wij gaan wachten tot de evaluatie van de wet in 2006, maar dat vind ik een erg langdurig proces. Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen om zich niet achter de evaluatie te verschuilen, maar nu direct maatregelen te nemen. Ik steun het verzoek van de fractie van GroenLinks om de evaluatie dan maar te vervroegen. Wij zien dat tweederde van de ondervraagden meer informatie over het vliegverkeer over hun huizen wil, dat de helft de inzet van de overheid tot beperking van het vliegverkeer onvoldoende vindt en dat ruim de helft van de ondervraagden vindt dat de overheid de verantwoordelijkheid niet op zich neemt om de omwonenden te beschermen tegen overlast van het vliegverkeer. Laten wij deze mensen serieus nemen en niet nog verder teleurstellen. Staatssecretaris, wat gaat u nu doen om ervoor te zorgen dat dit onderzoek volgend jaar een veel positiever beeld geeft?

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De fractie van D66 heeft enkele jaren geleden tegen de Luchtvaartwet gestemd omdat er een felle discussie werd gevoerd over de wijze waarop geluidsoverlast werd gemeten. De fractie van D66 had grote onvrede over de manier waarop men dacht toe te kunnen met een beperkt aantal meetpunten. Laat ik echter niet de gehele discussie herhalen.

Het voorliggende belevingsonderzoek vormt in de ogen van de fractie van D66 een veeg teken. Het lijkt te gaan bevestigen waar zij indertijd al bang voor was. Toch is dit onvoldoende reden om nu al te zeggen: "Zie je wel, de fractie van D66 had indertijd echt een punt toen zij zei dat deze wet niet voldeed. Wat in de PKB stond, wordt hiermee niet één op één omgezet in een nieuwe wet". Als je constateert dat mensen echt meer geluid ervaren, kun je je twee dingen afvragen. Ten eerste kun je je afvragen of de geluidsoverlast ook in kwantitatieve zin, dus als je die zou meten, echt op zoveel plekken is toegenomen. Als de metingen anders uitwijzen en het niet zo blijkt te zijn, kun je je afvragen hoe het kan dat de mensen het geluid in dat gebied toch zo anders beleven. Voor het toenevende gevoel dat men iets verkeers beleeft, zijn mijns inziens een aantal verklaringen mogelijk. Dat gevoel hangt samen met de manier waarop iemand beleeft wat de overheid om hem of haar heen aan het doen is. Dat de rekenfoutkwestie zich een tijd geleden heeft voorgedaan, heeft de zaak natuurlijk geen goed gedaan. Het feit dat er sowieso al wordt gediscussieerd over de wijze van meten, doet evenmin goed aan de zaak. Al met al is het dus zeer belangrijk om op korte termijn de feiten boven water te krijgen. Wij moeten weten hoe het zit met de geluidsbelasting in de omgeving en of de manier van meten die in de Luchtvaartwet is vastgelegd, al dan niet afdoende is. Ik kan de staatssecretaris voorspellen dat de fractie van D66 op het vinkentouw zal zitten tijdens de evaluatie van de wet.

Ik steun de suggestie van de heer Duyvendak om de evaluatie te vervroegen. Wij kunnen het ons namelijk niet permitteren om ook deze kabinetsperiode te verspelen in plaats van de Luchtvaartwet daadwerkelijk te evalueren.

Gezegd is dat de informatievoorziening wordt verbeterd. Ik wil weten op welke manier. Gaat de staatssecretaris mensen die geluidshinder ervaren, uitleggen dat hun ervaring niet klopt? Hoe kun je tegenover een belevingsresultaat iets anders stellen dan de constatering dat die klopt?

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De fractie van de ChristenUnie neemt de opvatting van omwonenden over de door hen ervaren overlast serieus. Zij had dat ook van de staatssecretaris verwacht en was dus teleurgesteld over haar eerste publieke reactie in de media na de bekendmaking van de onderzoeksresultaten. Als de ondervraagden zeggen dat zij zowel overdag als 's avonds meer overlast ervaren dan in het verleden het geval was, kan de eerste reactie van de verantwoordelijke bewindspersoon niet zijn dat dit slechts hun beleving is en dat het niets zegt over de feitelijke geluidsproductie van vliegtuigen.

De fractie van de ChristenUnie vindt dat voor de omwonenden een verkeerde reactie. Natuurlijk is beleving altijd subjectief. Ook beleving dient echter serieus te worden genomen. Door een dergelijke reactie te geven, wekt de staatssecretaris in eerste instantie de indruk dat niet te doen. Dit dossier is al zo beladen. Het heeft een enorme voorgeschiedenis. De omwonenden houden terecht vast aan beloften dat de overlast minder wordt. Zij ervaren dat absoluut niet, sterker nog: zij ervaren dat die overlast groter wordt. Aan de omwonenden moet van harte duidelijk worden gemaakt dat het kabinet hun beleving serieus neemt en dat men bereid is om alles te doen voor het terugbrengen van de overlast, zowel feitelijk als qua beleving. De beleving en de feiten moeten natuurlijk wel enigszins met elkaar overeenstemmen. De opvatting van de fractie van de ChristenUnie is dat dit zorgvuldig duidelijk moet worden gemaakt aan hen. Als er een onderzoek wordt gedaan, moeten wij niet opeens allerlei geïsoleerde besluiten nemen, maar daarbij ook het lopende onderzoek van de commissie-Eversdijk betrekken. In dat opzicht vinden wij de meest gepaste reactie op dit moment het voorstel van de

heer Duyvendak om te bezien of wij de evaluatie van de Luchtvaartwet niet naar voren kunnen halen. Dat moet naar onze mening goed mogelijk zijn. De tweede helft van 2005 lijkt ons een heel reële optie. Wij horen graag de reactie van de staatssecretaris daarop.

□

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

Mijnheer de voorzitter. Dank voor alle felicitaties, al moeten die volgens mij pas over een paar maanden worden uitgesproken en niet nu al. Nu moeten wij het hebben over de Polderbaan en over het belevingsonderzoek dat vlak voor de oplevering van de Polderbaan, met een nulmeting, en na de oplevering van de Polderbaan plaatsvond.

Eerst wil ik reageren op de partijen die zeggen dat ik het onderzoek serieus moet nemen. De laatste spreker, de heer Slob, zei zelfs dat hij wat teleurgesteld was door mijn reactie. Het eerste dat ik hem wil zeggen is dat ik het belevingsonderzoek heel serieus neem. Verkeer en Waterstaat wil naast alle berekeningen en metingen niet alleen kijken naar de feitelijke gegevens, maar ook naar de wijze waarop die door de mensen worden ervaren. Ik vind dat heel belangrijk. Ik deel de gegevens graag in alle openheid. Vandaar ook dat zij op het net staan. Sommige punten vind ik moeilijk te verklaren, bijvoorbeeld dat waar er feitelijk minder geluid is dat als meer geluid wordt beleefd. Die reactie heeft men misschien in de pers gezien, maar het is niet mijn reactie op het totale belevingsonderzoek. Ik vind de belevingen van de omwonenden zeer belangrijk. Ik wil ook niet alleen afgaan op wat de klagers roepen, maar ik wil ook weten wat de zwijgende meerderheid vindt.

Er is een verschil tussen het puur opmerken van geluid en het ervaren van irritatie en overlast. Veel meer mensen, ongeveer de helft, zeggen dat zij geluid opmerken. Ongeveer eenderde zegt dat zij werkelijk overlast ervaren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik merk iets op voordat dit een eigen leven gaat leiden. Net als collega's zet u de ervaringsoverlast tegenover de overlast die er feitelijk was. Laten wij vaststellen dat niemand weet

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

hoeveel geluidsoverlast er feitelijk was, want er wordt niet gemeten. De enige gegevens die wij ertegenover kunnen zetten zijn de berekende geluidsoverlastcijfers. Van vele kanten is er kritiek op de berekeningsmethode. Wij hebben nu een betwiste berekeningsmethode met ervaringscijfers van bewoners.

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

Vooralsnog hebben wij berekeningsmethodes voor de zekere cijfers, de feitelijke cijfers. Daarnaast wordt wel gemeten. Schiphol meet ook. Naar aanleiding daarvan wordt er gemonitord. Een totaal meetsysteem, met een handhavingsmethodiek, is er nog niet. Mevrouw Giskes heeft daar ook vragen over gesteld. De heer Duyvendak trekt het nu een beetje andersom. Je kunt niet zeggen dat er op het moment dat er meer wordt ervaren kennelijk ook meer geluid is. Je kunt ook niet zeggen, en de Kamer hoort mij ook niet zeggen, dat er met 100% zekerheid minder geluid is geweest, zodat het onmogelijk is dat de mensen iets anders ervaren hebben. Ik neem het belevingsonderzoek als een apart soort onderzoek serieus, naast de feitelijke gegevens die wij moeten verzamelen. Alles bij elkaar moet uiteindelijk leiden tot een totale afweging door mij en door de Kamer of wij wel of niet vinden dat het systeem is geslaagd.

De heer **Samsom** (PvdA): U zegt dat Schiphol meet. Dat klopt. Is het dan niet een suggestie om de Kamer de gegevens te sturen over de feitelijke metingen van geluid in de tijd waarin de enquête plaatsvond? U zegt er iets over in uw brief, maar wij hebben geen controleerbare gegevens. Die hebben wij overigens nog nooit gehad. Het zou heel interessant zijn om die eens naast elkaar te zien.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom zo terug op metingen in het algemeen, inclusief de vraag van de heer Samsom. Eerst wil ik nog iets zeggen over het belevingsonderzoek zelf. Er is gevraagd: laat u de beleving van de geluidsoverlast vaker onderzoeken? Mijn antwoord is: ja. Dit is de tweede meting. Voor de aanleg van de Polderbaan is een nulmeting verricht. Er is dus een meting verricht om na te gaan wat

het effect is van de aanleg van de Polderbaan. Ik heb zelf inderdaad een aantal relativerende opmerkingen gemaakt. Ik vond het moeilijk om op een juiste manier met de informatie om te gaan. Op sommige plaatsen is er meer geluidsoverlast gekomen. De Luchtvaartwet gaf aan dat zich op bepaalde plaatsen geluidsoverlast zou voordoen: ten noorden van de Polderbaan, in Velsen, in Castricum enzovoorts. Ik vind het dan logisch dat men daar meer geluidsoverlast ervaart, omdat dat van tevoren was berekend. Echter, er zijn ook plekken waar volgens de berekeningen de geluidsoverlast aantoonbaar minder zou moeten zijn, zoals in Buitenveldert en Amsterdam-Centrum. Daar wordt echter niet minder geluidsoverlast ervaren. Dat bevreedde mij zeer. Dan ga je zoeken naar de oorzaak. Die zou daarin kunnen zijn gelegen dat wij geheel verkeerde berekeningsmethoden hebben. Of dat zo is, zal blijken als wij gaan meten. Het zou ook kunnen dat het ervaren van meer geluidsoverlast te maken heeft met feit dat dit onderzoek in het afgelopen jaar is verricht, waarin sprake was van gedeeltelijk gebruik. Pas in november is er een totale benutting gekomen. Er zijn meer kanttekeningen te maken, maar daarmee wil ik de geluidsoverlast die op sommige plaatsen wordt ervaren niet bagatelliseren, maar aangeven dat het beter is om het vervolgonderzoek af te wachten en aan de hand daarvan na te gaan of verbetering is opgetreden. Straks zal ik aangeven wat ik in de tussentijd concreet wil doen.

Er is 's nachts gevlogen. Verder ervaart niet 19% overlast, maar 14%. De stijging bedraagt inderdaad 5%. De geachte afgevaardigde sprak van een stijging van 50%, maar een stijging van 9% naar 14% is een stijging van 5%. Evenals men een stijging van 1% naar 2% een stijging van 50% kan noemen, kan men ook in dit geval spreken van een grotere stijging, maar ik vind dat men voor het juiste perspectief moet kiezen en het totaal in aanmerking moet nemen. Voor geluidsoverlast overdag geldt dat er een stijging is van 26% naar 29%. Beide percentages zijn heel erg hoog, want het gaat om de mensen die de overlast ervaren. Ik vind dat het onze taak is om de komende jaren duidelijk aan te geven dat een luchthaven overlast

veroorzaakt, maar tegelijk om uit te zoeken hoe je die zoveel mogelijk kunt beperken. Inderdaad ervaart de ene persoon een bepaalde hoeveelheid geluid als hinderlijk en de ander niet, maar thans geven heel veel mensen aan dat de ervaren hoeveelheid geluid hinderlijk is. Voor ons is dat een punt van zorg.

Met het onderzoek richt men zich op de verdeling van het geluid. Er is inmiddels van alles gebeurd. De heer Duyvendak zei dat ik het geluid als het ware over het totale gebied heb uitgesmeerd. Dat klopt. Dat was ook de essentie van de bepalingen die wij in de Luchtvaartwet hebben opgenomen. De bedoeling was dat het geluid op meer plekken terecht zou komen en zich dus minder geconcentreerd zou voordoen. Op die manier moest het minder worden in bewoond gebied en meer in minder bewoond gebied. De ervaring van meer geluidsoverlast in dat laatste gebied heeft heel veel onrust en klachten teweeggebracht. Dat is echter niet iets nieuws. Waar het om gaat is of wij ons aan de afspraak met betrekking tot de totale hoeveelheid geluid gaan houden alsmede aan de afspraak met betrekking tot de specifieke gebieden en de grenswaarden.

Wat gaat er concreet gebeuren met de uitkomst van het belevingsonderzoek en wat is de rol van de overheid daarbij? Ik vind het ook een punt van zorg dat het vertrouwen in de overheid als handhaver en normensteller steeds verder afneemt. Ik ervaar de uitkomst van het onderzoek als een signaal om de overheid veel meer dan tot nu toe het geval is een rol te laten spelen bij het verstrekken van informatie aan omwonenden. Bij de invoering van de Luchtvaartwet is expliciet gekozen voor informatievoorziening via de sector, via de CROS. Voordat de uitkomst van het onderzoek bekend werd, heb ik een gesprek gehad met leden van de CROS, waarbij ik heb aangegeven dat de overheid een meer expliciete rol bij de communicatie met de burgers wil hebben. Ik heb hierover ook met de commissie gesproken. De overheid kan wel zeggen dat het bedrijf met het produceren van geluid binnen bepaalde grenzen moet blijven en dat de overheid die grenzen zal handhaven, maar de burgers kijken bij het ervaren van geluidsoverlast toch eerst naar de overheid. Dat doen de leden ook. Zij kijken nu

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

steeds naar mij en vragen: staatssecretaris, wat gaat u hieraan doen? Daarop zeg ik: wij gaan meer expliciet communiceren. Wij zijn bezig met het opzetten van een nieuwsbrief voor omwonenden en de bestuurders in de omgeving van Schiphol. Op die manier kunnen wij steeds aangeven wat er op het gebied van wet- en regelgeving gebeurt, alsmede actuele informatie over het vliegverkeer verstrekken. Verder werken wij samen met de CROS, Schiphol en LVNL aan een informatiesysteem dat de mensen kunnen raadplegen voor het verkrijgen van inzicht in geluidsverdeling. Met dat systeem kunnen zij steeds zien wat er in een bepaalde periode is te verwachten en hoe het geluid wordt verdeeld. Ik wil er graag ook een vliegverwachting in opnemen, zodat duidelijk is wat er de komende dagen kan worden verwacht. Dat neemt de hinder niet weg, althans niet voor iedereen, maar voor sommigen wel. Sommige mensen vinden het minder hinderlijk als zij weten dat het gaat gebeuren, maar er zullen altijd mensen blijven die hinder ervaren. Dat zijn een aantal concrete maatregelen die te maken hebben met hinder.

De commissie-Eversdijk werkt aan een meetsysteem dat ook kan worden gebruikt voor handhaving. U vraagt mij vele malen waarom ik niet ga meten. Geluidsnet.nl wordt genoemd; dat zijn de heren uit Leiden die een systeem hebben ontwikkeld. Wij hebben met hen gesproken. Er is geen sprake van dat wij nu niet kunnen meten. Wij kunnen wel degelijk meten. Je kunt ook al meten met uitsluiting van een heleboel geluiden. Meten om te kunnen handhaven is echter iets anders. Wij hebben niet voor niks een commissie gevraagd om ons daarvoor een voorstel te doen. Het vertrouwen in de overheid is niet altijd groot, wat ook een reden is waarom wij dat aan een onafhankelijke commissie hebben gevraagd. Zij is er zeer actief mee bezig. Ik vind het belangrijk dat er naast het berekenen ook een meetsysteem komt. Ik heb gemerkt dat dit het enige is waarop veel mensen werkelijk vertrouwen. Het volledig vervangen van berekenen door meten is onhaalbaar. Dan zouden er op ieder huis meetsystemen moeten zijn. Nu zijn er meetpalen. Je weet wat de geluidsoverlast op sommige plekken is, maar je weet niet hoe die

iets verderop is. Met berekenen weet je dat voor het gehele gebied. Het zal altijd een combinatie van de twee zijn. Door D66 is al vele malen gezegd dat men zeer nauwkeurig zal kijken wat er uitkomt. Het is geen weerstand tegen een meetsysteem. Het moet wel een meetsysteem zijn op basis waarvan je werkelijk kunt handhaven en dat vergelijkbare informatie oplevert. Ik heb er vertrouwen in dat de commissie-Eversdijk daarmee komt. Het rapport-Eversdijk staat nu niet geagendeerd. Een aantal Kamerleden heeft ernaar gevraagd, maar het lijkt mij niet goed om er nu op in te gaan.

De heer Samsom heeft gevraagd naar de beschikbare meetgegevens van Schiphol. Er wordt maandelijks gerapporteerd aan omwonenden. Wij zullen bekijken of wij die gegevens specifiek aan u kunnen doen toekomen. Het zijn gegevens van de 21 meetpunten rond Schiphol. Die gegevens en meetpalen zijn eigendom van Schiphol. Ik neem aan dat zij niet zullen zeggen dat die gegevens niet naar u toe mogen gaan, maar ik moet het natuurlijk wel even aan hen vragen. U kunt het krijgen en dan kunt u de feitelijke gegevens over dat gebied bekijken.

Ik kom bij twee belangrijke punten, te weten de evaluatie en de tijdstippen. Ik begrijp het verzoek van een aantal Kamerleden heel goed. Wij spreken hier zo vaak in allerlei verband over de Luchtvaartwet. De ene keer vinden wij de wet te ruim, want dan denken wij dat zij tussen punten door kunnen vliegen. De andere keer vinden wij de wet te krap, want als zij ook maar een stukje anders gaan vliegen, moeten onmiddellijk de grenswaarden worden aangepast. Wat dat betreft, lijkt het bijna strijdig. Ik begrijp dat, maar u heeft een opdracht meegegeven aan het kabinet. U heeft bij de Luchtvaartwet gevraagd om een evaluatie op basis van de gegevens over de jaren 2004 en 2005 om te toetsen of de in de wet beoogde bescherming wordt geboden. De Kamer heeft toen ook gezegd dat 2003 niet moest worden gebruikt: dat is een gebroken jaar, een overgangsjaar; daar heb je niet zoveel aan, want het is niet representatief. Er was ook nog groot baanonderhoud en er werd nog ingevlogen. U kon dat toen niet weten, maar later zijn er parallelstarten bij gekomen. Als je de evaluatie naar voren wilt halen en

er nu mee start, heb je de gegevens tot eind 2003. De gegevens over 2004 of in ieder geval een deel van 2004 heb je misschien medio 2005. Ik vind dat onvoldoende. Een milieueffectrapport kan op dat moment nog niet klaar zijn.

Vele leden hebben gezegd dat wij het niet alleen over de feitelijke evaluatie zouden moeten hebben. Eigenlijk zou de evaluatie meer moeten inhouden dan alleen de meting aan die 10.000 huizen en de 39.000 slaapverstoorden in een bepaald gebied. Als wij alleen over dat deel zouden discussiëren, blijven wij over heel andere dingen praten. In het plan van aanpak dat ik al min of meer gereed heb, wordt voorgesteld om aan de feitelijke evaluatie een tweede en derde deel toe te voegen. Het tweede deel betreft de vraag of de wet effectief is geweest. Wij hadden doelstellingen op het gebied van geluidsgrenzen en groei. Hebben wij beide waargemaakt? Het derde deel gaat om de vraag welke verbeteringen in de toekomst kunnen worden gerealiseerd. Alle partijen, omwonenden, organisaties en sector, moeten daarvoor materiaal kunnen aanleveren en moeten daarbij de nodige inspraak hebben. Dat laatste is geen sinecure. Velen hebben het gevoel dat het anders zou moeten, maar het kost veel tijd om aan te geven hoe het anders moet. Als wij een stap verder willen gaan dan de puur feitelijke evaluatie, hebben wij meer tijd nodig, maar dan doen wij het wel in één keer goed. Dan hebben wij meteen de nodige munitie om de wetgeving aan te passen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik snap deze argumentatie. De vraag is inderdaad reëel hoeveel jaar ervaring je moet hebben, voordat je conclusies kunt trekken. Tegelijkertijd zie je dat er op allerlei plekken al heel veel conclusies worden getrokken. Ik noemde een periode van anderhalf jaar. Wij kunnen op die manier nog een belangrijk deel van het gebruiksjaar 2005, tot 1 november, erbij pakken. Dan hebben wij heel veel gegevens en komen wij tegemoet aan de spanning dat heel veel mensen willen weten hoe het verder gaat. Wij zeggen vaker dat de procedures veel te lang duren. Wij willen allemaal meer snelheid. Ik vind het dan ongelooftwaardig als het zo lang duurt. Ik stel niet voor om eind 2005 de politieke conclusies

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

getrokken te hebben. Ik stel voor dat wij eind 2005 al het materiaal verzameld en geordend hebben, zodat wij in 2006 zowel maatschappelijk als in de Kamer politieke conclusies kunnen trekken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp wat u zegt. U wilt de info ongeordend krijgen en op basis daarvan in een latere fase conclusies trekken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil geordende informatie, zodat de burgers en wij het kunnen begrijpen. Dat is de basis voor het debat in 2006. De politieke conclusies volgen aan het eind van dat debat.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien is het goed om een tipje van de sluier op te lichten over het plan van aanpak voor de evaluatie. Het is in concept naar de Eerste Kamer gestuurd, omdat ik daar de afspraak mee had dat zij bepaalde elementen of vragen zou kunnen toevoegen. Vóór de zomer krijgt de Tweede Kamer het plan van aanpak. In het najaar wordt direct met de uitvoering begonnen. Er moet een toetsingskader voor de evaluatie worden vastgesteld. Wat bedoel ik daarmee? Als wij de hele wereld gaan vragen om voorstellen in te dienen, moeten wij ergens aan kunnen meten. Er moeten criteria in zitten waarmee je kunt bepalen of de voorstellen gelijk of beter zijn voor de toekomst.

Tot voorjaar 2005 kunnen mensen ideeën aanleveren. In de rest van 2005 moeten wij de effecten op de mainport, op de omgeving in beeld brengen. Eind 2005 zijn de laatste gegevens verzameld. Begin 2006 zou het evaluatierapport kunnen worden afgerond; dat zal echt geen lange procedure worden. Ik stel voor om over een eventuele vervroeging verder te discussiëren op het moment dat de Kamer het plan van aanpak evaluatie heeft.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt zelf dat de evaluatie begin 2006 gereed is, in termen zoals ik het net beschreef. Dan moet het toch niet veel moeite zijn om dat een maand of drie, vier, vijf naar voren te halen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat

vind ik wel, omdat het proces al vrij krap is. De CROS en de gemeenten hebben vreselijk veel moeite om allerlei ideeën om te zetten in alternatieven. Helaas hebben ze ook niet het gevoel dat de sector en/of het Rijk daarmee zouden kunnen helpen. Partijen en organisaties moeten de tijd krijgen om het uit te werken. Wij vragen immers niet of zij een alternatief aanleveren op de achterkant van een sigarendoosje, wij stellen ook eisen. Als ik het concept aanbied aan de Kamer, kunnen we de discussie voeren over de lengte van de termijn. Vaak moet je daarbij ook nog rekening houden met zomer- en wintervakanties. Deze tijd hebben we nodig voor een zorgvuldige evaluatie, zodat we daarna meteen tot veranderingen kunnen komen. We moeten maar zien hoe een eventuele kabinetswisseling in 2007 verloopt.

Ik kom toe aan de geluidshinder tussen 06.00 uur en 07.00 uur. De heer **Duyvendak** stelt voor het begrip "nacht" te verlengen tot 07.00 uur 's morgens. Het belevingsonderzoek zegt op zich niets over slaapverstoring. Wij hebben met elkaar afgesproken dat het slaapverstoringsonderzoek samen met het advies van de Gezondheidsraad in het najaar zal worden behandeld, waarbij we dan de conclusie zullen trekken of we de nacht al of niet willen verlengen. De huidige definitie van de nacht komt exact overeen met de PKB. Ik ken de wens van de heer **Duyvendak** om tussen 06.00 en 07.00 uur extra beperkingen toe te passen. Zoals ik al vaker heb gezegd, ben ik het daar niet mee eens. Maar als we de discussie daarover dan toch voeren, moeten we dat ook doen met oog voor de economische gevolgen. Zoals gezegd, komt dat in het najaar aan de orde, met mijn collega Van Geel erbij. Wij hebben daar alle informatie voor nodig, en wij kunnen in ieder geval niet blindvaren op dit belevingsonderzoek.

De heer **Haverkamp** heeft gevraagd om uitvoering van het systeem van de Fransen. Ik kon mij dat zelf niet meer herinneren, maar ongetwijfeld zal een regeringslid hebben aangegeven dat het interessant is om naar te kijken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het was de heer Van Geel die dat heeft gezegd. Ik dacht dat hij namens u sprak.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is meestal zo als wij naast elkaar zitten!

De **voorzitter**: Voor de Handelingen: de heer Van Geel is staatssecretaris Van Geel.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kon het mij niet herinneren. Waarschijnlijk is dat omdat ik vond dat hij het al zo goed had verwoord. De heer **Haverkamp** doelt erop dat mensen bij het kopen van een huis een contract tekenen waarin zij verklaren te weten hoeveel geluidshinder er is, zodat zij daar niet meer op kunnen reageren. Je kunt nadenken over een dergelijk systeem, maar het is meer iets voor een gemeente of regio en hun bewoners. Het Rijk heeft geen directe relatie met bewoners. Wij hebben geen enkele bemoeienis met een koopcontract of de vestiging van mensen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil niet zover gaan dat mensen geen bezwaar meer kunnen aantekenen. Dat recht kun je ze niet afnemen, maar het is wel heel belangrijk dat mensen weten waar ze aan toe zijn. De gemeente Aalsmeer geeft nu nieuwe woningen uit, onder de mededeling dat ze in een 20 Ke-contour gaan wonen. Het Rijk heeft wat dat betreft volgens mij wel een verantwoordelijkheid.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We gaan ook een extra rol vervullen bij de informatievoorziening. We doen dat via het net, maar we kunnen het via de CROS doen. Voorts kunnen we er bij gemeenten op aandringen bewoners te informeren op het moment dat ze in de gemeente komen wonen, bijvoorbeeld via het informatiepakket dat sommige gemeenten verstrekken. Ook bij nieuwbouwwijken is dat van belang. We komen er nog over te spreken in het kader van de nota Ruimte, maar in de toekomst gaan we proberen te voorkomen dat er extra wordt gebouwd in de hindergebieden.

De heer **De Krom** heeft gevraagd hoe er wordt omgegaan met hinderbeleving. Dat is een heel gevoelig onderwerp. Het gaat om het ervaren, het beleven ervan, maar dat ligt heel ingewikkeld. Prof. Stallen onderzoekt momenteel waarom de een hinder zoveel zwaarder ervaart



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dan de ander en waar dat aan kan liggen. Dit onderzoeksproject wordt ook door ons via de CROS gesubsidiëerd. Prof. Stallen probeert maatregelen voor te stellen om de hinderbeleving te verminderen. Een en ander moet overigens wel concreet zijn. Het kan niet als alternatief dienen voor de wettelijke eisen waaraan ik nu moet voldoen. Volgens de afspraken met de Tweede Kamer en ook vanwege de wet moet ik huizen isoleren. Daarmee wordt de geluidsoverlast verminderd. Ik kan dat niet zo gemakkelijk inruilen tegen andere zaken, maar ik ben uiteraard zeer nieuwsgierig naar extra mogelijkheden om de geluidshinder te verminderen.

De heer Van der Staaij vroeg wanneer de cijfers over het feitelijke lawaai beschikbaar zijn. Er zijn al meetgegevens van Schiphol beschikbaar. Die kan de Kamer krijgen, maar ik ben uiteraard vindt plaats in het kader van de evaluatie. Dan gaat het om de berekende gegevens. De commissie-Eversdijk houdt zich bezig met een meetsysteem. Dat gaat in de loop van de jaren zorgen voor steeds meer feitelijke gegevens. Wij gaan nu nog uit van de berekende gegevens, maar daarvan kun je je afvragen hoe feitelijk die zijn. Ze zijn wel van tevoren door alle externe instanties getoetst en goedgekeurd. De Kamer heeft er ook naar gekeken. De metingen komen dus nog. Ik heb al iets gezegd over het naar voren halen van de evaluatie.

Wat gaat er gebeuren? Een heleboel praktische maatregelen zitten in de intensivering van het overleg met de CROS. Het gaat om gezamenlijke actie en informatievoorziening. Dit najaar wordt gestart met de evaluatie, nadat de Kamer het plan van aanpak heeft goedgekeurd. Het maakt allemaal onderdeel uit van de aanpassing van de Luchtvaartwet. Of dit leidt tot een vermindering van de hinderbeleving, weet ik niet. Dat hangt ook af van de uitgangspunten die wij samen met de Kamer kiezen en of wij vinden dat er al of niet meer moet gebeuren, kijkend naar de afspraken. Dat zijn allemaal elementen die dan een rol spelen. Tot die tijd kunnen wij er alleen maar voor zorgen dat alle spelers zich houden aan de afspraken en dat er toezicht gehouden wordt en gehandhaafd wordt door de overheid, teneinde ervoor te zorgen dat er binnen de

afspraken wordt geopereerd en dat er met elkaar gezocht wordt naar methoden om de geluidshinder te verminderen. Zo worden in de CROS voorstellen uitgewerkt ter aanpassing van vliegroutes. Ook is zij bezig met voorstellen aan de sector die er toe moeten leiden dat er hoger gevlogen wordt.

Ik ben het niet met mevrouw Van Velzen eens dat gelet op het voorgaande de dubbeldoelstelling is mislukt en dat er meer geluid is. Ik constateer wel dat sommigen gelijke hinder ervaren terwijl wij verwachten dat die hinder minder zou zijn en dat anderen op een aantal plekken meer hinder ervaren. Er is echter geen sprake van extreme stijgingen, namelijk van 26% naar 29% respectievelijk van 9% naar 14%. Ik bagatelliseer die cijfers hiermee niet, ik neem al die gegevens serieus, maar dat het uit de hand zou lopen of dat het mislukt is, zal ik zeker bestrijden.

Hoe ik de moeilijke boodschap aan de mensen moet uitleggen, zoals mevrouw Giskes vroeg, weet ik ook niet precies. Daarom hoop ik ook dat een volgend onderzoek leidt tot een duidelijke afname, omdat wij dan een geheel jaar hebben met normaal gebruik. In de tussentijd zijn wij overigens al bijna beland bij de evaluatie van het volgende onderzoek. Wat dat betreft zou dat genoeg aanknopingspunten kunnen bieden voor eventuele aanpassing.

De heer Slob sprak van 500 respondenten. Ik moet hem corrigeren, in die zin dat het er 1400 zijn geweest.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij met de toon die de staatssecretaris kiest. Die is namelijk serieuzer dan die welke in sommige media naar voren kwam. Dat geldt vooral de hinder die door de bewoners wordt ervaren evenals het afnemende vertrouwen in de rol van de overheid. Veder is het goed dat de staatssecretaris voelbaar maakt dat de problemen groot zijn. Wel is mijn fractie van oordeel dat zij nog veel te weinig doet om de problemen aan te pakken. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit het belevingsonderzoek Schiphol blijkt dat een hoog percentage omwonenden veel hinder tot zeer veel hinder ondervindt van het vliegtuiglawaai, met name 's nacht;

constaterende dat de overlast veel groter blijkt dan de berekeningen in de MER 2003 hebben doen vermoeden;

constaterende dat een groot deel van de vluchten plaatsvindt tussen 06.00 uur en 07.00 uur wanneer, anders dan in de PKB, het baangebruik en de lagere vlieghoogtes van de dag plaatsvinden;

van mening dat het van groot belang is dat het vertrouwen van omwonenden in de regelgeving wordt hersteld;

verzoekt de regering, tegemoet te komen aan de ernstige hinder van de mensen gedurende de nacht, door de nacht ook qua baan- en routegebruik op te rekken tot 07.00 uur, een uur waarin nog 90% van de mensen slaapt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (26959).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Natuurlijk vraagt deze motie om iets extra's te doen, maar als de rekenfout van Schiphol wel in hoog tempo kan worden hersteld, moet het toch ook mogelijk zijn om een probleem van de bewoners in versneld tempo op te lossen.

Tot slot een motie over het versnellen van de evaluatie. Ik ben niet overtuigd door de staatssecretaris. Ik snap echter haar afweging. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat de evaluatie over het



Mevrouw Giskes (D66)

© M. Sablerolle ± Gouda

vigerende normstelsel van Schiphol versterkt wordt, zodanig dat deze uiterlijk de tweede helft van 2005 gereed is,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 70 (26959).

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik bespaar de Kamer een extra motie. Ik heb naar aanleiding van de eerste termijn een concreet voorstel voor de staatssecretaris. Haar stelling is dat wij met meten moeten wachten tot er een meetsysteem is op basis waarvan je ook kunt handhaven. Dat begrijpt niemand in de omgeving van Schiphol. Mensen willen graag informatie. De staatssecretaris heeft daar ongelofelijk veel aandacht aan besteed in de eerste termijn. Wij weten dat deze systemen beschikbaar zijn. Die kunnen ook veel sneller beschikbaar zijn dan een systeem dat juridisch waterdicht is. Waarom gaat de staatssecretaris niet nu al aan de slag met, bijvoorbeeld, Geluidsnat.nl of andere bedrijven? Zo kan de informatievoorziening via metingen zo snel mogelijk op gang komen. Ik

voorspel de staatssecretaris dat wij daarvan veel kunnen leren bij de evaluatie van de komende tijd. Ik dien daarover geen motie in. Dan belasten wij elkaar alleen maar met papier. Ik hoor graag een antwoord van de staatssecretaris op dit voorstel.

□

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Wij bespreken hier een onderzoek waarvan de bevindingen er niet om liegen. De conclusie van de staatssecretaris is echter voornamelijk dat het informatiesysteem verbeterd zal worden. Ik ben daar op zichzelf blij mee. Volgens mij is ook de bevolking rondom Schiphol daarmee erg blij. Welke informatie moet er echter overgedragen worden? Het is goed om de geluidsverdeling inzichtelijk te maken en om vliegberichten te geven. Ik ben daarvan een voorstander. Wie de bevolking echt van dienst wil zijn, moet echter komen met maatregelen die juist de geluidsoverlast weghalen. Ik hoor de staatssecretaris daarover niet spreken. Integendeel, de evaluatie, de planning en de aanpak blijven hetzelfde. Mijn enige conclusie bij dit spoeddebatje is dan ook dat het erg teleurstellend is.

Ik heb de moties van GroenLinks medeondertekend. De Kamer zal daarover een uitspraak doen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik complimenteer de staatssecretaris voor de realiteitszin bij de felicitaties aan haar adres. Je moet de goden immers niet al te veel verzoeken.

Ik ben het eens met iedereen die zegt dat als er meer en beter gemeten wordt, de mensen in de omgeving van Schiphol beter weten waar zij aan toe zijn. De heer Samsom heeft dan ook een terechte vraag gesteld. Ik zal het antwoord met belangstelling aanhoren.

Ik word zorgelijk bij de indruk dat alleen Schiphol meet. Het is mij dan ook niet helemaal helder hoe het in de toekomst ligt. Wordt er dan wel onafhankelijk gemeten? Kan de staatssecretaris deze vraag beantwoorden? De discussie komt terug bij het moment van de evaluatie. Ik heb in eerste termijn beoogd te zeggen dat dit onderzoek een veeg teken is. Als wij weten wat de feitelijke geluidsbelasting is, kunnen wij een definitief oordeel vellen.

De heer Duyvendak heeft zijn kans verspeeld om direct mijn handtekening onder zijn motie te krijgen. Wij kunnen nu extra lang nadenken. D66 blijft echter positief over de suggestie om de evaluatie naar voren te halen. Dan kan nog binnen de kabinetsperiode tot een eindoordeel gekomen worden.

□

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

Voorzitter. Ik hoop werkelijk dat de Kamer toezending van de evaluatieopzet afwacht alvorens te stemmen. Daarin staan duidelijk de stappen aangegeven. Desnoods kunnen wij naar aanleiding daarvan nog een discussie voeren. Wellicht is het klip en klaar voor de Kamer. De opzet geeft echter duidelijk aan waarom wij een bepaalde tijdsperiode voor ogen hebben. Volgens die opzet zijn wij ook klaar voor de komende kabinetswisseling, als alles loopt zoals het moet lopen. Ik ben echter van het eerste en het tweede kabinet-Balkenende. Ik weet dus hoe het kan gaan. Het is in ieder geval de bedoeling om in het voorjaar van 2006 klaar te zijn, zodat daarna de discussie kan beginnen en in de loop van dat jaar eventuele aanpassingen kunnen plaatsvinden. Ik vind namelijk dat als je deze verantwoordelijkheid hebt, je ook moet proberen

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

die zelf waar te maken. Als er een ander team zit ± je weet nooit welk dat zal zijn ± kan het wel eens heel lang blijven liggen. Dat is niet goed voor de sector, niet voor de omwonenden en ook niet voor de verschillende politieke partijen die er nu zo actief mee bezig zijn. Ook daarom streef ik naar daadkracht, maar de tijd die ik nodig heb, heb ik vooral nodig om anderen de ruimte te geven om hun inbreng te leveren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Tweede Kamer krijgt ook de stukken van de Eerste Kamer en volgens mij hebben wij het door u genoemde stuk met de opzet van de evaluatie dan ook al, of krijgen wij nog een uitgebreider stuk met data, deadlines en noem maar op?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een tijd terug heb u een voorlopig stuk gekregen met de mededeling dat er nog een uitgebreidere versie zal komen. Die versie hebt u nog niet gekregen, want op verzoek heb ik die eerst naar de Eerste Kamer gestuurd. Voordat het echt een officieel document wordt, zal het wellicht ook nog naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hebben een stuk van 13 mei 2004 dat over de evaluatie gaat en aan de Eerste Kamer is gericht. Is dat het stuk dat u bedoelt?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is inderdaad het stuk. De Eerste Kamer heeft gevraagd nog even te wachten om het naar de Tweede Kamer te sturen, maar ik had natuurlijk moeten weten dat u ook heel directe linken met de Eerste Kamer had. Die vraag van de Eerste Kamer had alles te maken met de motie-Baarda. In het kader daarvan hebben wij afgesproken op te houden met een discussie over instrumenten en heb ik de Eerste Kamer uitgedaagd om zelf aan te geven wat zij mist om vervolgens te bezien of dat in alle redelijkheid direct in de evaluatie kan worden meegenomen. Het is inderdaad dat stuk met data dat in concept naar de Eerste Kamer is gestuurd.

De heer **Samsom** (PvdA): Die volgorde klopt natuurlijk niet. Ik zou dan ook graag zien dat de staatsse-

cretaris gehoor gaf aan ons verzoek om dat stappenplan zo snel mogelijk aan de Tweede Kamer voor te leggen ongeacht wat de Eerste Kamer er nog mee wil gaan doen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil dat natuurlijk doen en zal de Eerste Kamer dan meedelen dat de Tweede Kamer het snel wilde hebben, hetgeen in de huidige situatie ook wel logisch is. Aan de andere kant hoop ik dan wel dat u de Eerste Kamer de mogelijkheid laat om nog iets toe te voegen als zij met goede ideeën komt.

Voorzitter. Wat de evaluatie betreft ben ik klip en klaar geweest. De data komen zo snel mogelijk naar u toe. Ik hoop dat u daarop wilt wachten voordat u over de motie gaat stemmen. Het naar voren trekken zal andere partijen minder mogelijkheden geven om een goede inbreng te leveren.

Wat de motie betreft die gaat over de periode van 06.00 tot 07.00 uur, is gezegd dat die best alvast kan worden uitgevoerd omdat je nu eenmaal niet op alles hoeft te wachten. Wij hebben in ieder geval met elkaar afgesproken dat er in het najaar een discussie volgt met de gegevens van de Gezondheidsraad over de vraag of die slaapverstoring ook werkelijk leidt tot gezondheidsproblemen en met gegevens over de economische effecten van beperkingen tussen 06.00 en 07.00 uur. Op basis daarvan kan de afweging plaatsvinden. Op dit moment moet ik dan ook aanvaarding van deze motie met stelligheid ontraden.

De heer **Samsom** vroeg waarom wij niet vast met allerlei meet-systemen beginnen. Naast Schiphol zijn er op dit moment al allerlei andere systemen in werking. Sommige gemeentes zijn zelf al begonnen, de een met geluidsnetten, de andere met andere systemen. Wij hebben daar in CROS over gesproken. Wij hebben gezegd dat wij daar voorzichtig mee moesten zijn, omdat er anders een variëteit aan systemen komt. Ik heb laatst ook een geluidsmmeetapparaatje gekregen. Ik ben ook al bij mijn gevel aan het kijken hoeveel vliegtuiglawaai er is.

Ik ben terughoudend met wat gemeenten zelf doen. De heer **Samsom** heeft gevraagd of wij alvast met Geluidsnet of met een ander bedrijf in zee kunnen gaan om de meetsystemen te maken. Bij de

behandeling van de Luchtvaartwet is er een discussie geweest. De commissie-Eversdijk moest zeggen welk systeem het beste was en hoe dat moest worden geïmplementeerd. De sector zou het moeten bekostigen. Dat is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Giskes. De sector zou dan ook verantwoordelijk zijn voor de meetpalen. Er is gevraagd of daarmee de onafhankelijkheid is gewaarborgd. Ik vind van wel. Je kunt niet iedereen blijven wantrouwen. De overheid moet de dingen die zij anders aan de bedrijven zelf oplegt, ook in dit geval aan de bedrijven overlaten. Ik vind het dus een taak van de sector om het meetsysteem te bekostigen. Ik hoor het wel als de Kamer daar anders over denkt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik beschouw de woorden van de staatssecretaris min of meer als een afwijzing van mijn voorstel. Zij verwijst wel heel gemakkelijk naar zaken die bij de behandeling van de Luchtvaartwet zouden zijn afgesproken over de commissie-Eversdijk. Bij de behandeling van de Luchtvaartwet spraken wij nog over de commissie-Berkhout. Er is in de tussentijd dus wel wat gebeurd. Het duurt maar en het duurt maar. Ik heb hier het feit vertolkt dat omwonenden gewoon niet begrijpen dat het zo lang moet duren. De staatssecretaris heeft zelf gezegd dat het ministerie daarvoor meer verantwoordelijkheid wil nemen. Ik denk dat zij de verantwoordelijkheid om aan de slag te gaan met een sneller systeem ook kan en moet nemen. Voordat het allemaal juridisch is bekeken, kan het praktisch natuurlijk wel worden gedaan.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie-Eversdijk en de commissie-Berkhout zijn voor mij gelijk, want zij hebben precies dezelfde opdracht gekregen. De heer **Samsom** denkt wel eens dat ik onderscheid maak tussen beide heren, maar zij zijn mij beiden even lief. Zij hebben precies dezelfde opdracht gekregen. Zij hebben ook precies dezelfde eindtermijn. Zij hebben beide gezegd dat het een zeer lastig onderwerp is, dat niet zo gemakkelijk is als het lijkt. Dat blijkt nu ook weer uit de voortgangsrapportage. De heer **Samsom** heeft gezegd dat ik niet zo moeilijk moet

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

doen en dat ik gewoon moet beginnen, maar dan heb ik straks misschien een systeem aangeschaft dat door de commissie-Eversdijk niet wordt aangeraden. Daar voel ik niet zoveel voor. De datum verschuift niet naar achteren; die blijft zoals toen is afgesproken. Het is voor omwonenden dus altijd duidelijk geweest wanneer het meetsysteem door het Rijk zou worden geaccordeerd. In de tussentijd wordt er gewoon gemeten door Schiphol. Die gegevens zijn bekend. Er loopt dus al een meetsysteem. Wij willen ervoor zorgen dat meetgegevens veel inzichtelijker worden, zodat iedereen, inclusief de Kamer, weet waar hij of zij die gegevens kan vinden en waar hij of zij aan toe is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb er uiteraard geen bezwaar tegen als de metingen worden bekostigd door Schiphol. De vraag is wel waar de eindverantwoordelijkheid moet liggen: zou dat geen gedeelde verantwoordelijkheid moeten zijn? Bij milieuhandhaving is het niet gebruikelijk dat de te handhaven instantie laat zien: het zit wel goed met mij.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal een gedeelde verantwoordelijkheid zijn, want wij zullen de inspectie laten controleren, zoals nu al gebeurt bij de berekeningen. De inspectie kan haar handhaving alleen waarmaken als zij controles uitvoert. Daarnaast worden deze punten ook ingebracht bij de CROS, waarin bewonersgroepen en gemeenten zijn vertegenwoordigd. In dat kader zal hiernaar dus ook worden gekeken. De inspectie heeft in ieder geval een eigen taak als handhavend en toezichthoudend orgaan. Zo zal het volgens mij gaan. Indien dit niet klopt, zal ik dat nog laten weten. Dit is echter het eerste wat in mij opkomt, omdat het nu ook zo verloopt bij de berekeningen.

Mevrouw Van Velzen vindt dat ik helemaal niks doe; wij verschillen daarover van mening. Mijn reactie op het belevingsonderzoek is niet: men ervaart het als meer dus dan haal ik het geluid maar weg. Van tevoren is gemeten wat de hoeveelheid geluid was. Verder zijn er afspraken over hoe dat wordt verdeeld. Er valt niet met 100% zekerheid te zeggen dat het ook zo loopt, maar tot nu toe komt het

overeen met de berekeningen en de metingen die plaatsvinden. Waarom het op een andere manier wordt ervaren, is voor mij moeilijk om te doorgronden. Hiervoor heb ik uiteenlopende mogelijke oorzaken genoemd, maar dit is voor mij geen reden om te zeggen: dan haal ik het geluid maar weg. Voor- en tegenstanders van Schiphol weten dat een luchthaven van deze grootte overlast met zich meebrengt. Wij kunnen een discussie voeren over de wenselijkheid van zo'n luchthaven, maar dat is een andere discussie. Het gaat nu niet over de wenselijkheid van verkleining van de luchthaven of vermindering van het aantal vliegbewegingen. In dat licht zal ik geen stoere uitspraken doen: ik zal ervoor zorgen dat u minder last hebt. Ik neem de uitkomsten echter wel serieus en zal onderzoeken waaraan het kan liggen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

### Voorzitter: Giskes

Aan de orde is het debat over **gehandicaptenvervoer**.

□

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Voorzitter. Het doet mij zeer veel genoegen dat mevrouw Ross-van Dorp van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport ook aanwezig is.

De PvdA-fractie heeft er grote behoefte aan om een misverstand weg te nemen. Bij haar leeft niet het gevoel dat er sprake is van onwil of onvoldoende inzet bij de NS, zoals de minister in haar brief schrijft. De PvdA-fractie bedankt de NS voor de uitgebreide beschrijving van hun assistentieverlening, de AVG. Zij ziet wel dat het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport wederom zijn probleem over de schutting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gekieperd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dat op zijn beurt doorgeschoven naar de NS en die zeggen: "Zeg eens hoe het dan wel moet".

Tijdens het debat over Valys hebben wij keer op keer gevraagd of mensen met een functiebeperking met het openbaar vervoer konden reizen. Dit was geen probleem. Onder normale omstandigheden is er kennelijk inderdaad geen probleem, zo lezen wij in beide brieven, en bij grootschalige evenementen worden tijdig afspraken gemaakt. Prachtig! Wat is dan het probleem met de motie? Die is dan slechts een stok achter de deur. Ik zeg niet dat mijn motie nergens over gaat, maar zij is dus niet meer dan een stok achter de deur. Wij hadden al vastgesteld dat als het zich niet voordeed, er geen pijn was en er dus niets aan de hand was.

Van belang in de brief van minister Peijs is de beschrijving van de uitzonderlijke omstandigheden waardoor er sprake van overmacht kan zijn. Dat is een redelijke opmerking. Waar niet kan worden geleverd, verliest iedereen en heeft iedereen een probleem. Het is wel belangrijk om te weten wat die uitzonderlijke omstandigheden zijn. Is het terugkomen van de ploeg die heeft deelgenomen aan de Paralympics een uitzonderlijke omstandigheid? Kunnen zij niet worden opgehaald door hun teamgenoten die niet zijn afgevaardigd? Is een trouwerij van iemand in een rolstoel een uitzonderlijke omstandigheid? Is het overlijden van Jan Troost een bijzondere omstandigheid? Ik mag dit voorbeeld gebruiken, hoor. Is het overmacht als iedereen op dezelfde tijd uit zijn kennissenkring ergens moet zijn?

Dit geeft geen duidelijkheid over wat wij in het kader van Valys hebben afgesproken. De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zitten beiden in het kabinet. Als een minister zegt een motie niet te kunnen uitvoeren, neem ik aan dat dit een kabinetsbesluit is. Ik wil van beide bewindslieden een reactie hierop.

Ik ben blij dat staatssecretaris Ross-van Dorp aanwezig is, want nu kan ik haar erop wijzen dat zij de coördinerend bewindspersoon van het gehandicaptenbeleid is. Zij zegt in haar brief dat er zeer nadrukkelijk sprake moet zijn van inclusiefbeleid en dat zij daartoe een systematiek zal ontwikkelen. Ik moet tot mijn grote teleurstelling vaststellen dat er van inclusiefbeleid geen sprake is op het moment dat slechts één iemand uit