

Vergaderjaar 2004–2005

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

29 750

Geluidsisolatie Schiphol fase 2

Nr. 102

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 juli 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 22 juni 2005 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over **de operationele problematiek Schiphol**.

Hierbij komen de volgende documenten aan de orde:

I VEILIGHEID

1. brief minister VW, d.d. 5 november 2004, inzake de problematiek van het tegelijkertijd starten vanaf parallelle banen vanaf Schiphol (26 959, nr. 88);
2. brief minister VW, d.d. 10 januari 2005, houdende antwoorden op commissievragen en de brief van 5 november 2004 inzake de problematiek van het parallel starten (Verslag schriftelijk overleg, 26 959, nr. 91);
3. brief minister VW, d.d. 28 januari 2005, houdende een afschrift van een brief van Luchtverkeersleiding Nederland inzake voortgang onderzoek parallel starten (VW-05-92);
4. rapport van de Algemene Rekenkamer inzake toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland (29 825, nr. 2);
5. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 19 april 2005, houdende het Evaluatieverslag 2000–2004 Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS) (26 959, nr. 93);
6. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 2 mei 2005, houdende beleidsagenda luchtvaartveiligheid (24 804, nr. 28);
7. brief van de staatssecretaris VW, mede namens VROM, d.d. 2 mei 2005, inzake verkenning gebiedsgerichte benadering groepsrisico (26 959/27 801, nr. 94);
8. brief staatssecretaris VW, d.d. 17 mei 2005, inzake ontwikkeling geluidbelasting Schiphol en voortgang onderzoek parallel starten (26 959, nr. 95) (tevens II, GELUID);
9. brief staatssecretaris VW, d.d. 1 juni 2005, over plan van aanpak ex ante beleidsevaluatie groepsrisico in relatie tot Schiphol (26 959, nr. 96).

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA) en Sande (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA) en Szabó (VVD).

II GELUID

1. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 27 april 2005, houdende 1e voortgangsrapportage project Geluidsisolatie Schiphol (29 750, nr. 9);
2. brief van de staatssecretaris VROM, d.d. 27 april 2005, inzake slaapverstoring door nachtelijk vliegverkeer (25 466/28 089, nr. 52);
3. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 4 mei 2005, inzake Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (29 750, nr. 10);
4. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 4 mei 2005 inzake motie van het lid Verdaas (29 378, nr. 20);
5. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 24 mei 2005 houdende een reactie op de brief van de Stichting Bewonersbelangen Isolatie Assendelft (BIA) (29 750, nr. 11);
6. Vierde voortgangsrapportage Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid. (26 959, nr. 99).

III EVALUATIE SCHIPHOLBELEID

1. brief van de staatssecretaris VW, d.d. 3 juni 2005 inzake aanvullende wensen voor onderzoek naast de uitwerking van de motie Baarda (26 959/29 665, nr. 98).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Conform het voorstel van de **voorzitter** wordt besloten om de punten 1 tot en met 5 van het onderdeel II geluid nu niet te behandelen.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Het verbaast de heer **Haverkamp** (CDA) dat ondanks het advies van de Algemene Rekenkamer om een zo goed mogelijke scheiding aan te brengen tussen de bestuurlijke toezichtfunctie en de beleidsfunctie van het ministerie, de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) sinds januari 2004 waarnemer is bij het LVNL-project (Luchtverkeersleiding Nederland) waarmee wordt geprobeerd een oplossing te vinden voor de vermeende problematiek van het parallel starten. Welke rol ziet de staatssecretaris voor zichzelf, de IVW en de LVNL in de discussie over het parallel starten? Wie is verantwoordelijk voor wat?

De Algemene Rekenkamer adviseert eveneens om op het ministerie de expertise op het gebied van luchtverkeersleiding te vergroten en de functie van de IVW op dit punt te formaliseren. Hoe staat het daarmee? Mag de brief van 20 juni van de IVW over het MITRE-rapport, waarin onder meer staat dat wordt uitgegaan van onjuiste vooronderstellingen, als resultaat worden gezien van het betrekken van de IVW bij de advisering? Waarom krijgt de Kamer op 20 juni 2005 een brief met een analyse van een rapport uit februari, terwijl de Kamer op 17 mei 2005 al de integrale analyse van de LVNL heeft gekregen? Waarom is de LVNL overigens verzocht om de communicatie op zich te nemen?

Naar de mening van de CDA-fractie blijft de staatssecretaris verantwoordelijk voor het vinden van een goede balans tussen veiligheid, milieu en capaciteit. Uit het onderzoek van de Algemene Rekenkamer komt onder andere naar voren dat in de driehoek veiligheid, milieu en capaciteit veiligheid de enige grootheid is die op dit moment nog niet van een politieke legitimering is voorzien. Op welke termijn zal de staatssecretaris de veiligheidsnormering voor de LVNL vaststellen? Voor de CDA-fractie zou zij niet op een internationale normering moeten wachten. Hoe staat het op dit moment overigens met het wetsvoorstel melding incidenten burgerluchtvaart? Is de nota naar aanleiding van het verslag al naar de Kamer? Hoe staat het met de lijst die de staatssecretaris heeft toegezegd van

onderwerpen waarover het DGTL (Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart) en de IVW informatie moeten uitwisselen?

De heer Haverkamp vraagt zich op basis van de op dit moment beschikbare informatie af of het wel verstandig is om bij de vaststelling van luchtverkeerswegen het uitgangspunt te hanteren dat een route op elk moment door elk vliegtuig moet kunnen worden gevlogen.

Gelet op alle discussies van de afgelopen tijd was hij zeer benieuwd naar de beleidsagenda luchtvaartveiligheid, maar tot zijn spijt moet hij na lezing ervan constateren dat de staatssecretaris er niet in is geslaagd met een meer concrete beleidsvisie met actiepunten te komen, zoals zij in de inleiding had aangekondigd. Het blijft in feite steken bij aangekondigd onderzoek. Kan zij de Kamer een nieuwe beleidsagenda doen toekomen waarin achter die verschillende onderzoeken wordt aangegeven wanneer die zullen zijn afgerond en in hoeverre zij daarbij afhankelijk is van andere actoren?

De heer Haverkamp is het niet eens met de stelling van de CDV (Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid) dat bescherming waar juridisch en technisch mogelijk een optie zou moeten zijn. Juridisch en technisch gezien zal wel alles mogelijk zijn, maar zou de vraag niet eerder moeten zijn wat wenselijk is?

Hij is het wel eens met de opmerking van de CDV dat flexibiliteit belangrijk is. Waar wordt gesproken over de onderhandelingsruimte van de CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol) vraagt hij zich ten slotte af in hoeverre zich dat verhoudt met de voorgenomen evaluatie van die commissie.

De heer **De Krom** (VVD) wijst erop dat bij enkele Amerikaanse vliegvelden soortgelijke problemen rondom het parallel starten als bij Schiphol zijn ontstaan, maar dat die eenvoudig konden worden opgelost omdat de velden daar alleen maar hoefden te worden geoptimaliseerd in het kader van de capaciteit en veiligheid, terwijl Schiphol daarenboven nog wordt geconfronteerd met stevige milieumaatregelen. Naar verwachting van de LVNL kan de capaciteit met geen van de thans voorliggende maatregelen worden bereikt met name vanwege het starre regiem van de handhavingspunten. Saldering van de belasting van de meetpunten zou mogelijk een oplossing kunnen bieden. Wordt dat op dit moment overwogen, wellicht in het kader van de evaluatie?

Enkele weken geleden kwam het RIVM met een onderzoek naar leerachterstanden bij kinderen rondom Schiphol. Nadere bestudering van het onderzoek relativeert de op dat moment ontstane commotie aanzienlijk. Het zou gaan om tussen de 0,1 tot 2,5% van de aldaar wonende kinderen! Bovendien gaat het alleen om leestesten. Zijn die kinderen dan ook minder goed in rekenen? Zijn er wellicht nog andere factoren van invloed op de resultaten van dat onderzoek? Is er een verklaring voor het feit dat kinderen die worden blootgesteld aan het geluid van het wegverkeer beter scoren dan kinderen die worden blootgesteld met lagere geluidsniveaus van het wegverkeer? Al met al vindt de heer De Krom het kwalijk dat de berichtgeving over de resultaten van dit onderzoek nogal zijn overdreven. Dat zaait onnodige onrust, zeker als er geen suggesties voor nadere maatregelen aan worden verbonden. Gelukkig is uit een later verschenen artikel in het Algemeen Dagblad wel gebleken dat betrokkenen in de omgeving, waaronder ouders en leraren, zich niet in de uit het onderzoek naar voren komende problemen kunnen herkennen. Hoeveel heeft dit RIVM-onderzoek gekost? Zijn er nog vervolgonderzoeken gepland en, zo ja, hoeveel kosten die dan?

De heer De Krom herhaalt de opvatting van zijn fractie dat melding van veiligheidsincidenten met name achterblijft vanwege mogelijke vervolging door het OM, hetgeen zij in strijd acht met het voorgestane veiligheidsbeleid. Haars inziens zou melding kunnen worden gestimuleerd door wettelijke bescherming van gegevens uit bedrijfsintern veiligheids-

onderzoek tegen gebruik in rechtsgedingen en door de regel dat het OM bij voorvallen en bedrijfsinterne veiligheidsonderzoeken alleen opsporingsonderzoek uitvoert als sprake is van opzet of grove nalatigheid. De minister zou ter uitvoering daarvan een aanwijzing geven. Is die aanwijzing er al en, zo neen, waarom niet?

De heer De Krom is het van harte eens met de suggestie van de CDV om het aantal meetpunten te vergroten, maar zegt dat er wel voor moet worden opgepast om het aantal handhavingspunten uit te breiden. De belangrijkste kritiek op dit systeem is immers dat dit helemaal is dichtgetimmerd. Als er in het buitengebied nog meer handhavingspunten komen, wordt het systeem nog minder flexibel dan het nu al is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vond de briefing van de NVNL over het parallel starten zeer informatief, maar niet erg geruststellend. Het probleem blijkt niet gemakkelijk te zijn op te lossen en is volgens hem ontstaan toen is besloten om anders op Schiphol te gaan vliegen dan oorspronkelijk bij de planning van de vijfde baan de bedoeling was, namelijk om tijdens de pieken parallel te gaan starten op de Zwanenburgbaan en de Polderbaan met een maximum van 70 starts. Sinds dat probleem bekend is, is steeds gezegd dat er binnen een halfjaar wel een oplossing voor zou zijn gevonden, maar die is nog steeds niet en zal ook volgens de NVNL wel heel erg moeilijk te vinden zijn, met name gezien de tegengestelde belangen en eisen op het terrein van geluid, van veiligheid en van capaciteit.

Het behoeft zijns inziens geen betoog dat zijn fractie weigert om in te leveren op het gebied van de veiligheid en het geluid, hetgeen inhoudt dat een en ander consequenties moet hebben voor de capaciteit. Hij begrijpt dat dit in feite ook wel de opvatting van de staatssecretaris is, want zij zegt toch niet voor niets dat de sector dit probleem zelf heeft veroorzaakt en het dan ook zelf maar moet oplossen en dat, als dat niet lukt, het maar ten koste moet gaan van de capaciteit. Maar het baart de heer Duyvendak wel zorgen dat het volgens de staatssecretaris uiteindelijk niet ten koste mag gaan van de mainportdoelstelling. Dat is volgens hem in strijd met de afspraak dat Schiphol kan groeien binnen vastgestelde milieugrenzen. Dat blijven binnen de vastgestelde milieugrenzen zou wel eens moeilijk kunnen worden op het maximum van de handhavingspunten bij Zwanenburg, maar is nu al vrijwel onmogelijk bij de andere milieugrens van de luchtverkeerswegen. Volgens de desbetreffende wet is een overschrijding daarvan met maximaal 3% toegestaan, maar de LVNL heeft al laten weten dat het in de richting van 6% gaat! Laat de staatssecretaris de IVW op dit punt handelend optreden om binnen die 3% te blijven of moeten gedupeerden toch weer naar de rechter stappen om dat af te dwingen?

De heer Duyvendak memoreert dat de Kamer ongeveer een jaar geleden werd geïnformeerd over een enquête die het ministerie blijkbaar jaarlijks hield naar de beleving van de mensen in de regio van de ontwikkeling van de geluidshinder en waaruit bleek dat het volgens omwonenden alleen maar erger was geworden. Is die enquête dit jaar ook gehouden en, zo ja, wat waren de resultaten?

Hij betreurt het en snapt het niet dat de rapportages van de commissie-Derksen niet direct naar de Kamer zijn gestuurd. Formeel gesproken is de Kamer niet op de hoogte, maar hij heeft die rapporten natuurlijk zelf wel van de website van die commissie gehaald. Is de staatssecretaris bereid dergelijke rapportages in het vervolg direct aan de Kamer voor te leggen? De commissie heeft kritiek op de wijze waarop de motie-Baarda c.s. in ieder geval naar de geest wordt uitgevoerd en op de voortgangsrapportage van de evaluatie van de luchtvaartwet. De commissie vindt die weinig informatief, vindt de teneur ervan eenzijdig en zegt dat het geen reclamefolder zou mogen zijn. Volgens de commissie is in het kader van de motie-Baarda een bredere onderzoeksagenda wenselijk en ondersteunt het uitgevoerde onderzoek niet de dialoog maar zorgt er eerder voor dat

partijen verder uit elkaar komen te staan. Het is voor haar de vraag of Verkeer en Waterstaat de facto niet een grote en wellicht beslissende invloed heeft op de uitkomsten van de evaluatie.

In haar brief van 3 juni jongstleden gaat de staatssecretaris in op die aanvullende wensen voor onderzoek naar de uitwerking van de motie-Baarda en laat zij weten op enkele punten geen nader onderzoek te willen, bijvoorbeeld niet naar berekeningen zonder afkap van de 65 Ke met het naar de mening van de heer Duyvendak belachelijke argument dat daaronder geen geluid zou zijn en er ook geen informatie over zou zijn. De staatssecretaris wil ook geen nader onderzoek doen naar het zgn. groepsrisico, toch een reëel risico van herhaling van de Bijlmerramp. Ook weigert zij een volledig onderzoek te doen naar de beschermkracht van het stelsel, dus wat er gebeurt als de grenzen worden benaderd en welke bescherming het stelsel dan biedt. Zij stelt dat de Kamer daarom ook niet gevraagd zou hebben, maar dat heeft de heer Duyvendak wel degelijk heeft gedaan in zijn schriftelijke verzoek. Hij vindt het van groot belang dat dit onderzoek wel wordt gedaan en dringt daar dan ook met klem op aan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA) betreurt het dat de coalitie op een zo belangrijk punt als de exploitatiewet de rijen sluit en niet bereid is dit probleem op een andere manier te benaderen. Hij betreurt het bovendien dat blijkbaar alles wordt afgemeten aan de ruimte om Schiphol tot de maximale capaciteit te laten groeien. Het parallel starten blijkt een veiligheidsprobleem op te leveren dat zijns inziens niet mag worden genegeerd om de capaciteit maar veilig te stellen. Het afgesproken systeem heeft grenzen en als een daarvan wordt overschreden, moet dat inhouden dat ook de capaciteit ter discussie moet kunnen worden gesteld. Wat is naar de mening van de staatssecretaris de maximale capaciteit van Schiphol en hoe vertaalt zich dat qua veiligheid en geluid? Het is hem niet duidelijk waarom de vragen van zijn fractie over de evaluatie van Schiphol in de brief van de staatssecretaris niet worden beantwoord.

Hij begrijpt bovendien niet waarom het probleem van het parallel starten nog steeds niet blijkt te kunnen worden opgelost. Als daarnaar onderzoek wordt gedaan, waarom worden dan niet alle gegevens aan het bureau ter beschikking gesteld die dat onderzoek moet doen? Is dit wellicht ingegeven door het gestelde in de brief van 5 november 2004 dat de sector van beide opties aangeeft dat zij leiden tot verkleining van de groei ruimte voor het vliegverkeer? De sector heeft blijkbaar dus wel een idee van die ruimte. Komt dat idee overeen met dat van de staatssecretaris?

De Algemene Rekenkamer adviseert gelet op Europese ontwikkelingen en wetgeving een onafhankelijke de raad van toezicht. Waarom wil de staatssecretaris die Europese ontwikkelingen afwachten en regelt zij dat niet direct?

Ook aan de discussie die hedenmorgen heeft plaatsgevonden over het zgn. groepsrisico heeft de heer Duivesteijn een wat naar gevoel overgehouden omdat het nog steeds onduidelijk is wat het kabinet op dit punt wel of niet van plan is te gaan doen. Kan de staatssecretaris nu eens aan de hand van haar brief van 2 mei 2005 aangeven op welke termijn er een normstelling zal zijn of maatregelen zullen zijn genomen? Hij kan uit die brief niets anders opmaken dan dat heel veel zaken maar weer vooruit worden geschoven.

Het antwoord van de staatssecretaris

Toen de eerste signalen van de risico's van het parallel starten bekend werden, heeft de **staatssecretaris** het advies van de LVNL overgenomen over de manier waarop daarop zou moeten worden gereageerd, zich daarbij heel goed realiserend dat dit pijnlijke consequenties voor de capaciteit zou kunnen hebben. Het blijkt enkel een veiligheidsprobleem te zijn, dat zou kunnen worden opgelost door een wijziging van de startproce-

dures. Er heeft zich overigens nooit een echt onveilige situatie voorgedaan, maar duidelijk is wel dat het risico daarvan aanwezig is. Zij heeft de betrokken partijen die op basis van en binnen de wet de zorgplicht hebben (LVNL, de NV Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen) aangegeven dat zij er binnen de grenzen van het huidige beleid zelf een oplossing voor moesten vinden, ook als dat ten koste zou gaan van de capaciteit. Toen de sector na eigen onderzoek geen oplossing kon vinden die binnen het beleid zou blijven, is MITRE nader onderzoek opgedragen, is de LVNL gevraagd zich internationaal te oriënteren en is de IVW, die toezicht houdt toezicht op het parallel starten en toeziet op de juiste aanpak van het probleem, verzocht zich er ook in te verdiepen. Het desbetreffende IVW-rapport is ook naar de Kamer gestuurd. Volgens MITRE blijkt er inderdaad sprake te zijn van een knelpunt, maar ook zij heeft tot nu toe geen oplossingen kunnen aandragen die binnen de randvoorwaarden van het huidige beleid zouden kunnen blijven. De sector heeft de staatssecretaris gevraagd op dit punt dan maar de wet aan te passen, maar zover is zij nog niet. Wel heeft zij zich bereid verklaard om in het kader van de evaluatie naar eventuele oplossingen te zoeken, maar vooralsnog binnen de wettelijke kaders. In feite komt het probleem neer op twee grenswaarden waarbinnen in het kader van de veiligheid voor een afwijking wordt gekozen die ertoe leidt dat de ene grenswaarde sneller wordt bereikt en de andere minder snel. Omdat saldering binnen de huidige wetgeving niet mogelijk is, is dat op dit moment geen optie, maar ook die mogelijkheid kan in het kader van de evaluatie worden meegenomen. Mocht op kortere termijn blijken dat een van de twee uitgangspunten – milieu- en geluidsvoorwaarden enerzijds en de groeimogelijkheid anderzijds – zodanig ernstig geschaad worden en er een situatie ontstaat die door kabinet noch Kamer is beoogd, kan wellicht sneller tot enige actie worden overgegaan, maar dat heeft op dit moment zeker niet haar voorkeur. Overigens kan het beleid op dit punt alleen maar worden gewijzigd met instemming van de Kamer.

Zij merkt vervolgens op dat veiligheid weliswaar niet wettelijk is geborgd, maar dat er toch wel degelijk normen voor zijn gegeven. Voor haar gelden de milieu- en de geluidsrandvoorwaarden, want de capaciteitsrandvoorwaarden zijn nooit geoperationaliseerd. In het kader van de mainportdiscussie zal worden geprobeerd die randvoorwaarde meer te operationaliseren op basis van de conclusie welke kritische massa een mainport nodig heeft.

Door onder andere de LVNL wordt aangegeven dat als de huidige vliegroutes gevolgd kunnen blijven worden dat bijvoorbeeld qua geluidsoverlast beter zou zijn voor grotere groepen omwonenden. Dat wordt nader onderzocht, maar dat zou een overweging kunnen zijn om tot een ander besluit te komen. Vooralsnog blijft de staatssecretaris erbij dat de sector zelf met oplossingen moet komen binnen de gestelde randvoorwaarden en dat, mocht dat niet mogelijk blijken, dit bij de evaluatie moet worden betrokken. Zij blijft verantwoordelijk voor het wettelijke kader en wil niet worden betrokken bij de dagelijkse invulling.

Waar het gaat om de capaciteit is er volgens haar in 2004 geen sprake van problemen geweest en zullen die er ook in 2005 niet zijn. In 2006 zal er een oplossing moeten zijn gevonden voor het parallel starten zonder dat de veiligheid in het geding komt. De uiteindelijke capaciteit wordt bepaald door de wet. Daarin staan grenzen en daarbinnen zal de sector het vliegverkeer moeten afhandelen. Als die grenzen met meer dan de bekende 3% aan het aantal afwijkende instructies worden overschreden, wordt de LVNL een boete opgelegd.

Zij herhaalt dat de veiligheidsnormen niet wettelijk zijn vastgelegd, maar dat er wel degelijk normen zijn en ook worden gehanteerd. Onder andere op initiatief van de LVNL is men op Europees niveau bezig met het opstellen van Europese normen. Eurocontrol heeft daarvoor een ontwerp voorgelegd wat op dit moment al door de verschillende nationale luchtverkeer-

sleidingen wordt gehanteerd. Zij is geen voorstander voor een aparte Nederlandse wettelijke norm. De luchtvaart is bij uitstek een internationale business en voorkomen moet worden dat piloten in elk land met een ander regiem worden geconfronteerd. Veiligheid is bovendien zo belangrijk dat het het best op Europees niveau kan worden genormeerd. Vastleggen van normen in een wet vergt ook ingrijpen bij overschrijdingen. Er moet dan ook geen discussie over mogelijk zijn. Ook daarom is het beter om dit op Europees niveau te regelen. Naar verwachting zal eind 2006 wel overeenstemming over die Europese regelgeving op dit punt zijn bereikt. Intern is al gezorgd voor een betere afstemming tussen het DGTL als beleidsafdeling en de IVW als toezichthouder, hetgeen geformaliseerd is in een organisatieomschrijving van beide onderdelen. De IVW heeft geen specifieke taak op het gebied van het parallel starten en zit ook niet aan tafel bij het zoeken naar oplossingen daarvoor. Bovendien is de expertise vergroot door het oprichten van een gezamenlijke beleidsunit van VenW en Defensie. Volgens de staatssecretaris zijn hiermee alle aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer overgenomen op het punt van de interne organisatie. Vlak voor of direct na het zomerreces zal zij de Kamer de lijst doen toekomen van onderwerpen waarover het DGTL en de IVW informatie moeten uitwisselen.

De hervorming van de raad van toezicht is vrijwel afgerond. Het waarnemerschap is een aflopende zaak. De raad is opnieuw geformeerd met leden die geen binding hebben met partners van LVNL uit de luchtvaartsector. Als voorzitter is benoemd de heer Dijkstal en als leden de generaal-majoor Oliemans, prof. Van Halder, de heren Te Veldhuis, ir. Vandenbroucke, De Jong als waarnemer namens Defensie, en Kneepkens als waarnemer namens VenW. Op dit moment lopen er nog zeer intensieve projecten, zoals Single Sky, waarbij zowel Defensie als VenW zeer nauw betrokken zijn, en verdergaande samenwerking tussen van verschillende luchtverkeersleidingorganisaties. Als de internationale verhoudingen helder zijn, zal dat waarnemerschap wel kunnen vervallen en dat zal zeker binnen anderhalf jaar het geval zijn.

Met de heer Haverkamp had ook de staatssecretaris liever een wat concretere beleidsagenda gezien, maar na intern overleg is haar gebleken dat dit vrij lastig is, met name omdat er nogal wat nieuwe initiatieven worden ontplooid en de precieze invulling daarvan dus nog niet vaststaat. Zij is met die beleidsagenda begonnen omdat zij er behoefte aan had om de beleidsambities per thema vast te leggen en om in het actieprogramma een ruime planning te schetsen. Zolang het niet concreter kan, wil zij de Kamer graag periodiek over de voortgang rapporteren. Het bevorderen van het Engels als voertaal in de luchtvaart lijkt op zich misschien wel logisch, maar recent is nog gebleken dat niet iedereen het Engels voldoende beheerst. Vooral als er iets ernstigs aan de hand is, kan dat problemen opleveren. Nederland heeft deze suggestie dan ook bij Europa neergelegd om dat in Europese regelgeving vast te leggen. Zij zal proberen in de eerste voortgangsrapportage waar dat mogelijk is onderwerpen preciezer te beschrijven en daarbij een prioritering en de stand van zaken aan te geven. Zij stelt zich voor om de eerste voortgangsrapportage voor het eind van 2005 voor te leggen en vervolgens met jaarlijkse rapportages te komen.

Voor verbetering van de veiligheid in de luchtvaart is een non-punitieve omgeving wenselijk. Daarover wordt op dit moment nog gesproken met Justitie want die zal dat uiteindelijk moeten vormgeven in een aanwijzing. Het concept daarvan is wel gereed, maar er bestaat nog enig verschil van mening daarover. Zij zal er alles aan doen om dit zo snel mogelijk af te ronden, maar is daarbij toch vooral afhankelijk van haar collega van Justitie. Dat is ook de reden dat de nota naar aanleiding van het verslag nog niet klaar is. Desgevraagd zegt zij toe hierover direct met haar collega van Justitie contact op te nemen en de Kamer morgen nader te infor-

meren over de termijn waarop in ieder geval die aanwijzing kan worden verwacht.

Voor zover zij weet, heeft staatssecretaris Van Geel vandaag nog een brief naar de Kamer gestuurd over het RIVM-rapport over leerachterstanden bij kinderen die rondom Schiphol wonen. Het is een onderzoek dat in Europees verband plaatsvindt en waarin ook andere aspecten worden onderzocht, zoals de bloeddruk. Er worden voor zover zij op dit moment kan zeggen geen maatregelen overwogen, maar wellicht zal isolatie van de scholen ietwat naar voren worden gehaald. Over de kosten van het onderzoek is haar niets bekend.

Het belevingsonderzoek omgevingskwaliteit in de regio Schiphol 2002 was het tweede onderzoek uit een reeks van drie. Voor de evaluatie, dus voor februari 2006 zal het laatste moeten zijn afgerond.

In haar voortgangsrapportage besteedt de CDV veel aandacht aan aanvullende handhavingssystemen voor het buitengebied op basis van 130 onderzoekspunten, waaronder de huidige 35 handhavingpunten. De CDV heeft dus nog niet geadviseerd om in het buitengebied ook handhavingpunten neer te leggen. Daarvoor zal het haar eindrapport moeten worden afgewacht. Op zich is de staatssecretaris het eens met de opmerkingen van de heer Haverkamp dat er niet alleen zou moeten worden gekeken naar hetgeen technisch en/of juridisch mogelijk is, maar ook naar de wenselijkheid. Handhavingpunten kunnen immers gemeenten ook weer beperkingen opleggen. Haar ervaring is overigens dat omwonenden over het algemeen meer behoefte hebben aan grotere inzichtelijkheid, meer informatie over de geluidsontwikkelingen in het buitengebied dan aan meer handhavingpunten. Als men inderdaad meer handhavingpunten zou willen, moet men zich ook realiseren welke ruimtelijke beperkingen daarvan het gevolg kunnen zijn.

De CROS heeft volgens haar geen rol in het kader van de handhavingpunten. De CROS evalueert zich op dit moment niet alleen zelf, maar wordt ook geëvalueerd in het kader van de evaluatie van de Schipholwet. De CROS wordt op dit moment vooral gebruikt, omdat zij weet wat er in het gebied leeft, hoe de regels in de praktijk uitwerken.

In het kader van het groepsrisico sprak de heer Duivesteijn over haar brief van 2 mei jongstleden, maar op 1 juni is er ook nog een brief naar de Kamer gestuurd waarin onder meer staat dat de eindresultaten naar verwachting eind dit jaar worden opgeleverd met een overzicht en een evaluatie van de alternatieve scenario's voor het groepsrisicobeleid, scenario's die zijn getoetst op relevante aspecten en onder andere zijn voortgekomen uit de NLR-, RIVM- en B&A-rapporten. Vervolgens zullen die scenario's worden opgenomen in het verslag ex ante beleid evaluatie, waarbij tevens zal worden aangegeven welke beleidsvariant eventueel de voorkeur van het kabinet heeft. Er komt dus een aantal varianten, de voorkeursvarianten van het kabinet zullen worden ingebracht in het evaluatierapport. Het verslag wordt gevoegd bij de rapportage van de evaluatie van het Schipholbeleid die februari 2006 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.

De staatssecretaris heeft altijd geprobeerd om de evaluatie breder dan haar wettelijke taak vorm te geven om een zo breed mogelijk draagvlak te verkrijgen. Er is ampel ruimte geboden voor het inbrengen van wensen waaraan zij zoveel mogelijk tegemoet is gekomen. Zoveel mogelijk is ook beargumenteerd aangegeven waarom bepaalde wensen niet (kunnen) worden gehonoreerd. In het vorige overleg had zij overigens de indruk dat de fractie van de PvdA tevreden was met haar reactie, maar dat blijkt nu niet het geval te zijn. Zij hecht er daarom aan nogmaals te benadrukken dat de effectiviteit van de handhavingpunten die allemaal op of rond de 35 Ke liggen expliciet onderwerp van onderzoek is. Overigens zegt die effectiviteit ook iets over het gebied buiten de 35 Ke. Het geboden beschermingsniveau is onderwerp van het CDV-onderzoek dat in het najaar wordt verwacht. Hetzelfde geldt voor de vraag of het beschermingsniveau met

meer handhavingpunten groter wordt. Waar het gaat om de vraag of de bescherming van de interne en externe veiligheid in het huidige Schiphol-beleid gelijk is aan de bescherming die werd geboden onder de PKB merkt zij ten slotte op dat externe veiligheid een van de criteria is uit het overgangsansartikel. Voor 2004 is die bescherming volgens haar meer dan gelijkwaardig, voor de andere jaren is dat op dit moment nog niet te zeggen. Dat zal dus van jaar tot jaar moeten worden gezien. De interne veiligheid is geen onderdeel van de evaluatie en was ook geen onderdeel van de PKB.

Hoewel het rapport van de procescommissie-Derksen al op het internet staat heeft zij het nog niet kunnen lezen. Over het algemeen is zij van mening dat rapporten met adviezen aan de bewindspersoon die opdracht tot dat onderzoek heeft gegeven pas vergezeld van een reactie van die desbetreffende bewindspersoon naar de Kamer zouden moeten worden gestuurd. In dit geval waarin het rapport al op een website staat kan zij zich voorstellen dat het direct aan de Kamer zou zijn voorgelegd. Zij zal dat alsnog doen met de mededeling dat haar reactie daarop nog zal volgen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Haverkamp** (CDA) heeft er behoefte aan enkele opmerkingen te maken over de informatievoorziening in de richting van de Kamer. Bijvoorbeeld het MITRE-rapport is in februari uitgekomen, op 17 mei krijgt de Kamer een reactie van de NVNL en op 20 juni een van de staatssecretaris. Op 9 juni is de commissie-Derksen met een groot aantal adviezen gekomen, recent ook de CDV. Wanneer denkt de staatssecretaris met een reactie daarop te komen? Hij zou het een goede zaak vinden als de informatiestroom in de richting van de Kamer beter werd gestructureerd en ook tijdig, in ieder geval op de afgesproken momenten bij de Kamer ligt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) heeft er goede nota van genomen dat bij het parallel starten de capaciteit van de luchthaven niet de zorg van de staatssecretaris is en dat zij stuurt op de milieu- en veiligheidsgrenzen en handhaaft op de 3%.

Inderdaad kunnen handhavingpunten in het buitengebied tot allerlei beperkingen voor gemeenten leiden, maar zijn ervaring is toch dat de gemeenten niets liever willen dan handhavingpunten en maxima. Afhankelijk van de afstand van de luchthaven kunnen er ook minder ruimtelijke consequenties aan worden verbonden. Volgens hem is het meer een politieke kwestie, namelijk dat dit zal leiden tot minder ruimte voor de luchtvaartsector om maar door te groeien.

Hij heeft begrepen dat de staatssecretaris zijn wensen voor bepaald onderzoek niet honoreert. Ook dat ziet hij maar als een politiek verschil van mening. Er ligt al een motie van de heer De Krom waarin wordt gevraagd om met de opzet van de evaluatie in te stemmen en zijn fractie zal zich dan tot haar spijt genoodzaakt zien om ertegen te stemmen. Hij had in ieder geval gehoopt met dat nadere onderzoek de omwonenden duidelijk te maken dat de politiek haar beloften houdt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA) blijft het betreuren dat het kabinet en de coalitie een verdere discussie in de richting die bijvoorbeeld de fracties van GroenLinks en de PvdA willen in feite afkappen. Ook hij zal zijn fractie adviseren de motie van de heer De Krom niet te steunen. Dat er over de evaluatie nog een uitvoerige discussie zal plaatsvinden, lijkt hem wel duidelijk.

De **staatssecretaris** kan zich de opmerking van de heer Haverkamp wel voorstellen en zal bezien of zij in het vervolg dergelijke rapporten direct naar de Kamer kan sturen en binnen drie maanden met een reactie kan

komen. Wellicht is dit zelfs een afspraak die met alle bewindslieden zou moeten worden gemaakt.

De heer Duyvendak heeft goed begrepen dat er op het gebied van het parallel starten wordt gehandhaafd volgens de regels. Mochten er oplossingen worden aangedragen, moet zij die altijd aan de Kamer voorleggen. Zij erkent dat gemeenten enerzijds wel blij zullen zijn met meer handhavingpunten maar zich anderzijds dan ook wel bewust moeten zijn van de consequenties. Die voor- en nadelen moet de CDV zo goed mogelijk in beeld brengen op basis waarvan dan een discussie over de wenselijkheid kan worden gevoerd.

Volgens haar gaat de motie van de heer De Krom over de motie-Baarda en niet over de evaluatie op zich die immers veel breder is. Als de fracties van GroenLinks en de PvdA niet met de opzet van de evaluatie akkoord kunnen gaan, betreurt zij dat.

In de richting van de heer Duivesteijn merkt zij nog op dat het nooit haar bedoeling is geweest om discussies af te kappen. Dat moge blijken uit het feit dat zij iedereen heeft opgeroepen om in het kader van de evaluatie extra vragen in te brengen. Vrijwel elke vraag heeft zij meegenomen en van de andere heeft zij aangegeven waarom daar niet aan kon worden voldaan.

De **voorzitter** merkt op dat de staatssecretaris heeft toegezegd in het vervolg een tijdige toezending van stukken na te zullen streven en dat de Kamer zal bezien of haar suggestie van de termijn van drie maanden voor een reactie voor het gehele kabinet kan worden overgenomen.

Voorts zal de Kamer voor 1 september 2005 een brief krijgen over de uitvoering van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer op het punt van het toezicht op de LVNL.

Er komt een jaarlijkse rapportage over de vorderingen op het punt van de beleidsagenda luchtvaartveiligheid. De eerste, eind dit jaar, zal tevens een concretere beschrijving, prioritering en planning bevatten.

De staatssecretaris zal de Kamer morgen laten weten of de aanwijzing incidenten burgerluchtvaart binnen twee weken kan worden verwacht.

In februari 2006 zal het kabinetsstandpunt er liggen over het groepsrisicobeleid voor Schiphol.

De staatssecretaris zal het rapport en de adviezen van de procescommissie-Derksen zonder haar reactie per omgaande aan de Kamer doen toekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kool