

Vergaderjaar 2010–2011

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 156

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).
Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppéus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

² Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Koopmans (CDA), fungerend voorzitter, Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Koppejan (CDA), Bashir (SP), Ouwehand (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), De Mos (PVV), Groot (PvdA), Van Tongeren (GroenLinks), Van Bommel (PVV), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven-van der Meer (D66), Verhoeven (D66) en Voortman (GroenLinks).
Plv. leden: Ormel (CDA), Lucassen (PVV), De Rouwe (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Smits (SP), Elias (VVD), Van Toorenburg (CDA), Van Gerven (SP), Thieme (PvdD), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Agema (PVV), Smeets (PvdA), El Fassed (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Jacobi (PvdA), Bontes (PVV), Dijsselbloem (PvdA), Van der Staaij (SGP), Koolmees (D66) en Braakhuis (GroenLinks).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 5 oktober 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 2010 over het advies van de Alderstafel inzake het experiment nieuw normen- en handavingsstelsel Schiphol (29 665, nr. 152);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2010 over de gevolgen van het controversieel verklaren van het experiment normen- en handavingsstelsel Schiphol (29 665, nr. 155).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

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

Voorzitter: Sharpe
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Sharpe, Van Nieuwenhuizen, Samsom, Bashir, Van Tongeren, Koolmees en De Rouwe,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom bij dit algemeen overleg: de minister, zijn ambtenaren, de Kamerleden en in het bijzonder de heer Alders, die op de publieke tribune zit. Dit is een van de laatste AO's van de minister. Ik ben blij dat ik dat als voorzitter nog mag meemaken. Ik spreek mijn waardering uit voor zijn inzet en enthousiasme, ook in de spaarzame AO's die ik zelf heb kunnen bijwonen. Ik zit er namelijk nog maar pas. We zitten vandaag vrij krap in de tijd en ik had dus een strak regime in gedachten, maar desondanks zal ik alle leden in eerste termijn vier minuten spreektijd geven. Iedereen krijgt de gelegenheid tot één interruptie, bestaande uit een vraag en een vervolgvraag. Aan de hand van de tijd die we nog over hebben, zullen we besluiten hoeveel spreektijd de leden in tweede termijn krijgen.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Voorzitter. Ik kijk even terug naar waar het allemaal mee begon. Een belangrijke kreet bij de totstandkoming van het Aldersadvies was dat dit advies één en ondeelbaar was. Het moest bescherming van de omgeving opleveren en de netwerkqualiteit van de luchthaven accommoderen. Een belangrijk onderdeel in dat geheel was het huidige normen- en handhavingstelsel. Daarvan is unaniem vastgesteld dat het te complex was. Niemand was er eigenlijk gelukkig mee. De Kamer heeft de opdracht verstrekt om het te vervangen door een flexibeler, transparanter en beter uitlegbaar systeem.

Allereerst complimenteer ik de heer Alders en allen die hem ondersteunen voor het daadkrachtig en slagvaardig oppakken van onze opdracht. Ik geef hun eveneens een compliment voor het pakket ten aanzien van de hinderbeperking. De heer De Rouwe zal het niet altijd plezierig vinden dat zijn partij wordt vereenzelvigd met de term CDA (continuous descent approach) zoals we die hier gebruiken om een glijvlucht met een constante dalingshoek aan te duiden, maar wij zijn op zich blij met de CDA's. We zijn eveneens blij met alle andere maatregelen die worden genoemd, zoals het remmen op de banden.

We steunen ook van harte de keuze voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik. De eerste berekeningen van de lokale effecten geven namelijk de indicatie dat dat echt tot verbetering kan leiden. Ik zeg «kan leiden», want het is nog theorie. Papier is geduldig. Uit het experiment moet in de praktijk nog blijken of het zo is. Dat is voor ons reden te meer om snel met het experiment te starten.

Ik heb ook een paar kanttekeningen. Er moet nog veel worden uitgewerkt. De uitwerking van de aantalsnormen is niet gelukt. Er wordt nu ruimte gevraagd voor het alternatief van de «maximale hoeveelheid geluid» (MHG). Dat ziet er alleszins veelbelovend uit. Daarom willen we de ruimte geven om dat verder uit te zoeken.

Ten aanzien van de handhaving en de rechtsbescherming verwijs ik kortheidshalve naar het advies van professor Michiels. Daarin worden opmerkingen gemaakt over een onduidelijke tekst, over het nachregime, over het begrip «tijdig», dat nog moet worden uitgewerkt, en nog een aantal zaken. Wij ondersteunen die opmerkingen. Dat brengt mij tot drie vragen.

In de stukken staat dat voor de start van het experiment de beleidsregel voor handhaving zal worden gepubliceerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Als het goed is, zal het experiment heel snel starten. Wanneer

krijgen wij die beleidsregel te zien? Daarin zal namelijk een aantal belangwekkende zaken moeten worden geregeld.

De tweede vraag is meer technisch en heeft betrekking op de vierde Initial Approach Fix. Die zou het probleem moeten ondervangen van het accommoderen van de zuidelijke vluchten. Die vluchten zouden in Twente moeten worden opgevangen. Ik weet niet of daarover al is gesproken in het vorige AO, maar in de stukken staat dat het Rijk zich inspant om die vierde fix in 2014 te realiseren, maar dan is het experiment al voorbij. Ziet de minister kans om de vierde fix wat te bespoedigen en die wat sneller van start te laten gaan? Als dat niet lukt, kan de minister misschien met Defensie overleggen over een experimenteerstatus, zodat we hiermee eerder aan de slag kunnen gaan.

Mijn laatste vraag betreft de brief van de heer Alders. Hij schrijft:

«Niettemin lijkt het mij verstandig om de periode dat dit experiment loopt ook te benutten om, naast dit voorstel, te kijken naar mogelijke alternatieven.» Is de minister het daarmee eens? Hoe stelt de minister zich dat voor, of hoe ziet de heer Alders dat?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De Alderstafel is ingesteld omdat het vorige stelsel failliet werd verklaard door veel mensen. Iedereen gaf daarbij overigens zijn eigen uitleg aan de term failliet, maar het kwam erop neer dat het gebruik van handhavingspunten een zotte toestand opleverde. Daarmee werd helemaal niet slim gevlogen. Door vliegeniers en anderen werd ons verteld dat het veel slimmer kon. Daarom gaven wij het Aldersexperiment graag een kans. Wij moedigden het zelfs aan. Het is daarom intrigerend dat vanmiddag in een alleszeggend plaatje duidelijk werd dat het vorige, compleet failliete, zotte stelsel een geluidscontour opleverde en dat het nieuwe, heel slim aangepakte stelsel ook een geluidscontour oplevert, die exact gelijk is aan die van het failliete stelsel. Dat noopt tot enig nadenken en misschien ook tot enige relativering van de faillissementsverklaring van het vorige stelsel dan wel van de ophemeling van het huidige stelsel. Misschien komt het neer op hetgeen de heer Alders in de briefing heel duidelijk en eerlijk zei: als je meer gaat vliegen, heb je meer geluid; daar kan geen stelsel wat aan doen. Misschien moeten we met dat uitgangspunt werken.

Dat gezegd hebbende, vind ik het natuurlijk verstandig om in ieder geval iets te gaan doen wat begrijpelijk is. Het moet nog blijken of het in dit geval echt zo gaat, maar dit stelsel heeft in ieder geval meer kans dan het vorige om te worden begrepen door de omgeving, door de gebruikers, etcetera. Er ontbreken echter drie dingen aan het nieuwe stelsel. Ten eerste ontbreekt de echte bescherming van de omwonenden. Waar kunnen zij op rekenen? Ze kunnen niet rekenen op mooie rekenmodellen, prachtige grafieken of zalvende woorden van de sector, de minister of Kamerleden. Ze hebben gewoon juridische bescherming nodig die het geluidsniveau regelt van de plaats waar zij wonen. Het is in dit land niet ongebruikelijk om dat te regelen. Dat zou voor Schiphol dus ook echt moeten blijven gelden.

Het tweede punt betreft de evaluatie. We weten wel op welke punten er beter moet worden gescoord, maar we hebben nog geen heldere lijst met criteria aan de hand waarvan we kunnen zeggen: als het nieuwe stelsel niet beter scoort dan x, is het niet goed genoeg. Er moet dus een heldere set criteria zijn. Ze moeten niet alleen benoemd worden – het geluid moet beter, de begrijpelijkheid moet beter, etcetera – maar ook kwantitatief berekenbaar zijn: hoeveel beter moet het?

Mijn derde punt houdt hiermee verband. Ons is de prachtige belofte gedaan dat Schiphol na 2020 bij de verdeling van de baten fiftyfifty zal optrekken met de omgeving. De helft van de winst die wordt geboekt in termen van beter vliegen en dergelijke, gaat naar meer vliegtuigen. De andere helft gaat naar minder geluid. Dat is geen slechte deal, maar hoe zal die worden geoperationaliseerd? Hoe zal dit worden berekend?

Mijn fractie heeft een voorstel dat deze drie problemen in één keer oplost. We willen niet de aantalsnormen hanteren. We willen evenmin werken met de maximum hoeveelheid geluid. In tegenstelling tot wat de vertegenwoordiger van de VVD-fractie zei, is dat namelijk helemaal geen bruikbare rekeneenheid. We hebben nu ook het criterium «totale volume geluid» (TVG) en daar kun je ook niets mee. Daarvan moeten we het dus niet hebben. We willen gewoon een aantal handhavings- of ijkpunten die zich niet alleen richten op die ene contour, maar die ook worden gehanteerd in het buitengebied. Het is een oude wens van mij, en overigens ook van andere fracties, om het op die manier te doen.

Mijn vraag aan de minister is heel concreet: kunnen we, vanaf de start van dit experiment, de komende twee jaar tegelijkertijd werken aan de totstandkoming van een aantal handhavingspunten die tot in het buitengebied lopen? Ik denk aan ongeveer 30 handhavingspunten, maar het mogen er ook iets meer of iets minder zijn; dat mag de minister met zijn experts uitzoeken. Over twee jaar zullen we dit experiment afronden. Dan staan we voor de keuze om het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) op te heffen en te vervangen door iets anders. Als we die handhavingspunten ontwikkelen, hebben we tenminste een alternatief met rechtsbescherming. Ik kondig nu al aan dat mijn fractie niet akkoord zal kunnen gaan met de opheffing van het LVB als er geen dergelijk alternatief is. In het LVB zit namelijk de laatste rest bescherming voor omwonenden. Die bescherming willen we houden. Volgens ons zijn daar kansen toe. Kan de minister hierop reageren?

Mijn fractie heeft lang over dit onderwerp vergaderd. We geven dit kabinet de kans om dit te ontwikkelen, maar we zullen het kritisch volgen en elk voorstel opnieuw beoordelen. Volgens mij hebben we dat vandaag iets vaker gehoord, maar het geldt ook in dit geval.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zag dat u op het laatst een tekst voorlas; dat zal ongetwijfeld iets te maken hebben met een compromis dat in uw fractie is gesloten. Ik zit even na te denken over het voorstel dat u zojuist hebt gedaan. U kondigt aan dat het drie dingen oplost. Vervolgens rolt er echter een heel oud PvdA-voorstel uit, namelijk om overal ijkpunten neer te zetten. We zitten hier vandaag juist omdat we in het verleden altijd overal punten hebben neergezet en emmertjes hebben opgehangen. Dat werkte echter nooit, voor geen meter. Wat is er zo revolutionair aan het compromisvoorstel van de PvdA-fractie om die dingetjes weer op te hangen?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik benadruk dat er bij de totstandkoming van dit compromis geen dissidenten waren. Dat is een belangrijk gegeven. In alle eerlijkheid en serieuzeheid: we hebben nooit overal emmertjes opgehangen. We hebben er vaak voor gepleit, maar we hebben altijd slechts geworsteld met een geluidscontour met een paar handhavingspunten erbovenop. Dat was het. Er waren weliswaar gelijkwaardigheidsnormen voor huizen, maar die konden wisselen: huis a kon huis b worden en vice versa. We hebben dus nooit met dit systeem gewerkt. We hebben er wel vaak voor gepleit, dat klopt. Er zijn veel voorstellen waar mijn fractie al jaren voor pleit – soms wel 150 jaar, als je de voorgangers van de PvdA meetelt – en die nog steeds niet helemaal zijn gerealiseerd: wereldvrede, een eerlijke verdeling van rijkdom, etcetera. Het feit dat dit argument wat ouder is, maakt het voor ons juist sterker. We vinden dit een belangrijke toevoeging en we zien nu mogelijkheden om dit te realiseren. In het oude stelsel zouden er problemen ontstaan door de uitvoering van zo'n voorstel: je zou dan bepaalde dingen dichtzetten, waardoor die zotte toestand van dom vliegen zich zou kunnen voordoen. De introductie van deze normen lijkt ons nu echter minder risicovol. De Alderstafel heeft namelijk een ander vliegstelsel ontwikkeld. Dit voorstel kan daarop een prachtige aanvulling zijn. Overigens blijkt uit de briefing

dat er momenteel geen enkel handhavingspunt wordt overschreden; daarop wordt althans geanticipeerd. Er is dus niets mis mee om dit ook voor de toekomst vast te leggen, want dit experiment geldt slechts de komende jaren. Bewoners hebben recht op bescherming.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap het voorstel van de PvdA niet. Iedereen heeft recht op zijn oude doos, ook de PvdA. Als dit voorstel daaruit komt, is dat prima, maar ik wil het graag snappen. U wilt terug naar de ijkpunten, of ze er nu wel of niet zijn geweest. U wilt blijkbaar ergens ijkpunten hebben. Wat gaan die ijkpunten doen? Gaan die bijvoorbeeld aangeven hoeveel geluid er is? De heer Alders heeft vandaag volgens mij gezegd dat dit nooit kan worden bepaald op basis van ijkpunten, maar alleen op basis van berekeningen. Verder zal er wel een lampje op die ijkpunten komen, dat rood gaat branden als er iets fout zit. Wat doen we in dat geval? Gaan we dan handhaven, met het perverse effect dat er op andere banen moet worden gevlogen, waardoor nog meer mensen overlast hebben? Kunt u mij in uw eigen woorden uitleggen wat uw voorstel is, los van de historie?

De heer **Samsom** (PvdA): De heer De Rouwe begon zelf over de historie. Die ijkpunten zijn niet alleen meetpunten. Het kunnen ook rekenpunten zijn. De perversiteit zat in het feit dat een aantal handhavingspunten op een koeienveldje lag. Daardoor moest je over bewoond gebied vliegen als je langs dat handhavingspunt wilde vliegen. Zo ging het in het failliete stelsel. Als je nieuwe ijkpunten in bewoond gebied plaatst, niet alleen in het binnengebied, maar ook in het buitengebied, omzeil je die perversiteit en bied je bescherming aan bewoners, overeenkomstig de eerste reden die ik noemde. Verder stelt dit de commissie en de Kamer in staat om de evaluatie ook kwantitatief te beoordelen: er kan worden nagegaan hoeveel minder geluid er precies is geproduceerd op plekken waar mensen wonen. Dat is niet onbelangrijk. Bovendien stelt dat ons in staat om op termijn de fiftyfiftytoezegging, die overigens mooi is en die ik daarom wil vasthouden, daadwerkelijk te operationaliseren.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb goed naar de heer Samsom geluisterd, maar toch echt niets gehoord over de Alderstafel an sich. De afgelopen tijd is de helft van de bewonersorganisaties eruit gestapt. De organisaties die er nu in zitten, zijn ook niet allemaal blij met het huidige advies, want dat maakt het mogelijk dat de luchthaven toch zal groeien. Ik vraag me af of de Alderstafel wel representatief is. Heeft de heer Samsom voorstellen om dit overleg representatief te maken?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, de Alderstafel is representatief, maar niet unaniem. Ook dat is de laatste tijd vaker voorgekomen. Ik heb niets toe te voegen aan de geschiedenis die daartoe heeft geleid; die heeft zich al eerder voorgedaan. Ik geef de Alderstafel graag een kans, want ik denk dat er inderdaad verbeteringen kunnen worden bereikt. De winst daarvan zal fiftyfifty worden verdeeld over bewoners en vliegverkeer. Het grootste kritiekpunt van omwonenden is het wegvallen van de bescherming tegen geluidsoverlast. Ik probeer die terug te brengen zonder het kind met het badwater weg te gooien. Dat is niet eenvoudig, maar het is wel onze taak.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Waarop baseert de heer Samsom zijn stelling dat de rechtsbescherming nu wegvalt?

De heer **Samsom** (PvdA): Die valt over twee jaar weg. We hoeven nergens mee te wachten. We kunnen meteen van start gaan en zo slim mogelijk gaan vliegen. Het idee is dat we de handhavingspunten over twee jaar laten vallen, als het goed gaat. We gaan dan door met de nieuwe benadering, als die werkt. De PvdA-fractie wil die route echter niet

op voorhand lopen. Mijn fractie wil de handhavingpunten die nu worden gehanteerd wel laten vallen, maar er moet een bruikbare, operationele rechtsbescherming van omwonenden voor in de plaats komen.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): U spreekt uzelf een beetje tegen. U vroeg wanneer de criteria succesvol zijn. Overigens ben ik het met u eens dat ze iets smarter kunnen worden geformuleerd. Als je het echter met de criteria eens bent, stap je pas af van het huidige rechtsbeschermingssysteem als het andere systeem zijn meerwaarde heeft bewezen. Waar bent u dus bang voor?

De heer **Samsom** (PvdA): U noemt precies een goede reden. U hebt slechts één reden nodig om mijn voorstel te steunen. U hebt er nu een gevonden: we kunnen de evaluatie op een smartere manier vormgeven. Ik voeg daaraan nog een reden toe: de rechtsbescherming voor omwonenden.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden om via de voorzitter te spreken. Het woord is aan de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het luchtvaartverkeer is de afgelopen jaren gekrompen, maar toch spreken we vandaag over het mogelijk maken van groei. In het verleden werden telkens alle normen verruimd omdat Schiphol de grenzen van de groei bereikte, maar nu wordt in feite de normverruiming al bekeken en gefaciliteerd terwijl de grenzen nog uit het zicht zijn. Met 400 000 vliegbewegingen op dit moment kan Schiphol nog makkelijk groeien: nog 15% binnen de huidige normen. Waarom moeten we het nu al hebben over het faciliteren van een groei van bijna 50%? We weten al langer dat Schiphol een rupsje-nooit-genoeg is. Eerder werd namelijk de Polderbaan aangelegd, kreeg Schiphol een nieuw geluidsstelsel, was er een zogenaamde invoerfout en werd het geluidsstelsel verruimd. Normen ter bescherming van de omwonenden tegen overlast bleken boterzacht. Telkens was alles gehuld in dikke mist. Ook de SP staat achter het streven om het geluidsstelsel begrijpelijker te maken, zodat de mist verdwijnt en omwonenden weten waar ze aan toe zijn. Ook het voorgestelde geluidsstelsel biedt echter weinig garanties. Welke garanties zijn er bijvoorbeeld dat er de komende twintig jaar nooit meer dan 510 000 vliegbewegingen op Schiphol zullen zijn? Gelden deze garanties ook als het verplaatsen van vluchten naar Lelystad en Eindhoven niet lukt? Hoe zeker is het dat een slot op Schiphol nu echt een feit is?

Als je een experiment doet, moet je vooraf criteria vaststellen waaraan wordt getoetst of het experiment al dan niet geslaagd mag worden genoemd. Is de minister bereid om in zijn eigen woorden uit te leggen aan welke criteria dit straks kan worden getoetst? Is hij bereid om die criteria met de bijbehorende cijfers aan de Kamer voor te leggen? Dan kunnen we ze na die twee jaar controleren.

De SP-fractie vindt het ook vreemd dat er weliswaar wordt geprobeerd om geluidswinst te verkrijgen bij Schiphol, maar dat dit in feite slechts ten goede komt aan de sector. Door de geluidswinst mogen namelijk meer vluchten worden uitgevoerd. Waarom wordt niet besloten om het aantal vluchten gelijk te houden? Daarmee zou de geluidswinst namelijk ten goede komen aan de omwonenden. Dat de groei van de luchtvaart meer betekent dan de groei van geluidsoverlast, blijkt niet uit het Aldersakkoord. Wat gaat er gebeuren om de milieuvervuiling en het gevaar voor de veiligheid te beperken, die met de extra vluchten samenhangen? We hebben een systeem nodig dat echt goed is. Wanneer gaan we werk maken van het meten in plaats van berekenen van geluid? Daar heeft de omgeving wat aan. Bovendien zorgt dat voor duidelijkheid voor de luchthaven. Is de minister bereid de experimenten met geluidsmetingen

meer kracht bij te zetten? Kan hij onderbouwen waarom het meten van geluid nu nog niet kan? Volgens mij moet het namelijk makkelijk te doen zijn.

Tot slot: Alders moest een breed gedragen akkoord met plannen afleveren. Dat bleek echter niet te lukken. Milieuorganisaties werden van de Alderstafel geweerd, de helft van de bewonersorganisaties is uit het overleg gestapt en de organisaties die deelnemen geven ook niet de volle steun. Er is namelijk geen unanimititeit. De vraag aan de minister is dus: is er nog wel een breed draagvlak voor dit akkoord? Volgens mij is de opdracht aan het mislukken. Daarom is mijn advies aan de minister om voor een goed draagvlak te zorgen en geen stappen te zetten die slechts de luchtvaart ten goede komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb me het afgelopen weekend door bergen stukken heen geworsteld om een klein beetje mee te kunnen komen met de rest van het gezelschap. Daaruit werd mij het volgende helder. Als je terugkijkt in de geschiedenis, blijken we elke keer als de normen wat beginnen te knellen, over te gaan op een andere manier van meten. Zoals terecht werd opgemerkt, hebben we door de economische crisis een kleine dip gehad. Daardoor knellen de normen nu nog niet. Toch wil ik er haast vergif op innemen dat we dit systeem waarschijnlijk weer niet voldoende helder, uitlegbaar, goed handhaafbaar of meetbaar zullen vinden en daarom naar een nieuw systeem zullen gaan zodra het 2020 is en we op die 510 000 vluchten zitten.

Elke keer leggen de bewoners en het milieu het af tegen uitbreiding van de luchtvaart. Zoals EU-commissaris Hedegaard afgelopen week bij de mislukte top van de luchtvaartorganisatie van de VN zei, groeit de uitstoot van de luchtvaart sneller dan die van enige andere sector, terwijl er in Nederland, in Europa en wereldwijd toch enorm belang wordt gesteld in een goed klimaat en in het milieu. Zelfs als de luchtvaartvloot jaarlijks 2% zuiniger wordt, wat op dit moment niet zo is, zitten we in 2020 75% boven het niveau van 2005. In 2050 zouden we eigenlijk op 90% van de huidige CO₂-uitstoot moeten zitten. De luchtvaart zal dan 300% a 600% boven de huidige uitstootnormen zitten. Dit wordt niet slechts gezegd door een of andere milieuorganisatie of door de GroenLinks-fractie; dit stelt ook de Europese Commissie.

Eigenlijk is dit nieuwe systeem er slechts om meer vluchten te faciliteren. Een langgekoesterde droom van de luchtvaart zou hiermee in vervulling gaan: geen harde geluidsnormen meer en geen harde normen voor het aantal gehinderden. Waarom vullen we dit experiment niet aan met heldere ijkpunten, net alleen in binnengebied, maar ook in het buitengebied? De heer Samsom en de heer Bashir wezen hier ook al op. Mocht er één emmertje in één koeienweitje verkeerd staan, dan zijn we toch slim genoeg om een goede plek te zoeken waar het wel moet staan? Een van de problemen van dit experiment is namelijk dat we zo ver onder de maximumgrens van dit systeem zitten dat deze normen in de komende twee jaar niet zullen gaan knellen. Daardoor merken we niet waarop wordt getoetst. Het is alsof je een auto hebt met nieuwe remmen. Die moeten eigenlijk worden getest in een keiharde remtest, maar we gaan nu rondsukkelen op een parkeerterrein en de rem een paar keer intrappen. Niemand zal zeggen dat het niet werkt, want we bereiken de grens niet. Ik sluit me aan bij de vragen van collega's die zeggen dat je precies moet weten wat je wilt gaan meten. Anders heeft een experiment geen zin. Willen we een 6-, een 7+ of een 8 halen? En voor welk vak gaan we dat cijfer halen? Als we dat niet weten, gebruiken we een vage term als meetlat, krijgen we een mooi stuk tekst terug en zal het altijd wel passen. We dachten eerst dat we gebruik konden maken van de befaamde glijvluchten gedurende de periode van dit experiment. Ik heb echter begrepen dat er technische redenen zijn waarom dat niet kan. We schijnen een ingewikkelder systeem van glijvluchten te willen dan bijvoorbeeld nu

op Heathrow wordt gebruikt. Met de glijvluchten kan waarschijnlijk pas worden begonnen aan het eind van het experiment. Dan heeft het niet meer zo veel zin. Kan deze minister of de volgende minister de Kamer onmiddellijk op de hoogte stellen als er blijvende problemen zijn met het invoeren van de glijvluchten? Zoals al gezegd, is het Aldersadvies één compleet pakket. Je kunt niet besluiten om het ene stukje wel uit te voeren en het andere voor je uit te schuiven omdat er technische problemen zijn.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. De fractie van D66 is zeer blij met de bemoeienis van de heer Alders in dit proces. De keuze voor zo veel mogelijk draagvlak en binding spreekt mijn partij aan. D66 erkent Schiphol als een uitermate belangrijke mainport. Daarnaast pleiten we voor zo veel mogelijk duurzame groei. Wij vinden wel dat je daarover eerlijk moet zijn: groei zal altijd gepaard gaan met overlast. We kunnen echter wel proberen die zo veel mogelijk te beperken. Het huidige normen- en handhavingstelsel is failliet verklaard. Dat heeft een aantal mensen al gezegd. Het is daarom goed dat er naar een nieuw stelsel wordt gekeken. Het voorliggende experiment lijkt ons het geijkte middel daartoe.

Dat betekent niet dat wij geen vragen hebben. Een veelgebruikt argument tegen het oude stelsel was dat het te complex, te ingewikkeld en niet uitlegbaar was. Ik heb echter het gevoel dat het er in het nieuwe systeem niet veel eenvoudiger op is geworden. Daarom vraag ik de minister: waar is de eenvoud gesneuveld? Is daar iets aan te doen?

We zouden ook graag van de minister horen hoe het zit met het experiment. De term experimenteren suggereert namelijk dat het ook niet kan bevallen en dat het niet doorgaat. Het MHG-systeem is pas in maart bedacht en de heer Alders zelf geeft in zijn brief aan dat hiervan nog een nadere uitwerking moet komen. Er moet worden aangetoond dat aan de genoemde voorwaarden kan worden voldaan. Dat is precies het punt dat de heer Samsom en mevrouw Van Tongeren aandroegen: wat zijn de succes- en faalfactoren van het experiment? Is dat op dit moment voldoende duidelijk? Hebben we dat ergens vastgelegd? Is dat smart gedefinieerd? Op welke punten worden de twee systemen met elkaar vergeleken? Met andere woorden: hoe kan dit worden gemeten? Wat is het alternatief als dit experiment mislukt? Keren we dan terug naar het oude, failliete systeem of is er nog een ander alternatief? Of gaan we hoe dan ook door met het nieuwe stelsel?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Toen ik mevrouw Van Tongeren hoorde vertellen hoe ze dit weekend in een dossier dook, had ik precies hetzelfde gevoel. Toen ik een aantal jaren geleden voor het eerst in dit dossier dook, viel mij op dat de Kamer, de lokale politiek en de omwonenden al jaren bezig zijn met de vraag hoe moet worden omgegaan met Schiphol. Ik kreeg daarbij steeds hetzelfde gevoel. Al jaren worden er dingen beloofd en worden er stelsels bedacht, vaak door de Kamer, maar als puntje bij paaltje komt en alles wordt uitgevoerd, blijkt het allemaal niet te kloppen. Elke keer las ik dat alles was onderzocht, op de tekentafel had gelegen, nog een keer was onderzocht enzovoorts, maar elke keer mislukte het. Dat is het grote nadeel van deze prachtige mainport.

Laat ik dat allereerst duidelijk zeggen: we hebben in dit land een mainport waar we nogal trots op mogen zijn. Deze mainport brengt ons niet alleen naar milieuconferenties, naar vakanties en overal ter wereld; hij is bovendien enorm goed voor de werkgelegenheid. Daarom heeft mijn fractie het beginstandpunt dat we trots moeten zijn op onze mainport en dat we deze moeten accommoderen. De CDA-fractie wil echter wel een duidelijke richting kiezen. We moeten een duurzame en concurrerende luchthaven realiseren. Dat wil ik gezegd hebben om het brede kader te schetsen.

Ik herken dus wel het punt van de tekentafelontwerpen die altijd mislukten. Daarom vind ik het vreemd dat de Kamer vandaag niet voluit zegt dat we dit systeem moeten onderzoeken. Dit systeem wordt namelijk juist niet ingevoerd vanaf de tekentafel. Het is niet bedacht door de Kamer. Het komt van onderop. Dit voorstel komt van de bewoners, de bestuurders, het ministerie en de luchtvaart. We gaan eerst bekijken of het werkt en na twee jaar beslissen we of we het willen invoeren. Dat is een heel gezonde houding, die nieuw is voor dit dossier. De kern van dit voorstel heeft bovendien een heel verklaarbare insteek. We gaan in de toekomst de banen gebruiken die het minste overlast geven. Dat had mijn dochtertje van vier misschien kunnen bedenken, maar we hebben dit nog nooit gedaan. Laten we dit daarom gaan proberen.

Ik weet niet hoe het nieuwe systeem eruit zal gaan zien, maar in het oude systeem ging het van kwaad tot erger. Daarin hadden we allerlei emmertjes, paaltjes, ideeën en handhavingspunten. Het klonk allemaal heel mooi, ook tegenover de bewoners, maar het werkte voor geen meter. Dat moeten we ook tegen elkaar zeggen. Voor het zo ver is, hebben we de komende jaren twee systemen: het huidige systeem, dat failliet verklaard is, en dit experiment. Hoe gaan deze systemen zich onderling verhouden? Hoe gaan wij ermee om als het oude systeem roet gooit in het eten van het nieuwe experiment?

Een tweede punt dat altijd bij dit dossier komt kijken, is de geluidsbeleving. Het is al lastig om de hoeveelheid geluid objectief vast te stellen, maar de (subjectieve) geluidsbeleving speelt ook een rol. De geluidsbeleving heeft altijd heel weinig aandacht gekregen van de politiek. Er zijn bijvoorbeeld omwonenden die voordeel hadden van het oude systeem en die nadeel zullen hebben van het nieuwe. Hoe gaan we daarmee om? Deze mensen moeten dit wel van tevoren weten. Als ze het namelijk niet weten en ermee worden geconfronteerd, weet ik precies hoe het gaat. Dan staan ze hier op de stoep. Mensen moeten van tevoren weten welke kant het uit gaat; dat beïnvloedt hun geluidsbeleving.

De heer Alders voert veel goede gesprekken in de regio. Ik heb veel waardering voor dit moeilijke werk. Het is goed om te horen dat er heel veel draagvlak voor is. De heer Alders is in staat om dit verhaal goed uit te leggen aan de mensen. Zelfs de mensen bij de Polderbaan, die erop achteruit zouden kunnen gaan, hebben begrip voor de wijze waarop wij hierin staan. Mijn uitdrukkelijke verzoek aan de minister is daarom: geef de mensen die dit doen de ruimte om deze zaken goed voor het voetlicht te brengen, niet alleen de komende maanden, maar ook over een halfjaar, een jaar en anderhalf jaar. Daarvoor vraag ik extra aandacht.

Ik kom tot een afronding. De Kamer moet ervoor waken steeds te denken dat zij het beter weet. Juist bij dit dossier heeft de politiek vaak laten zien dat zij ernaast zat. Ons past dus enige bescheidenheid. Er moet echt meer ruimte zijn voor de omgeving, voor de mensen die daar wonen en de lasten en de lusten van Schiphol hebben. Daarom steunt de CDA-fractie van harte dit voorstel van onderaf. We zullen na een jaar bekijken hoe de zaken ervoor staan. Ik denk dat dit de enige gezonde houding van de Kamer kan zijn. Dat staat los van de oordelen van anderen; zo staat mijn fractie erin.

Voorzitter: De Rouwe

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik zal het heel kort houden. Ik heb het rapport in mijn handen. Ik heb de presentatie net gehoord en vond het een glashelder verhaal. Wat mij betreft gaat het om twee duidelijke zaken. Allereerst is de vraag: hoe kun je economische groei, in dit geval die van de luchtvaartsector, bewerkstelligen zonder te veel hinder op te leggen aan de omwonenden? Dat is belangrijk. We zitten in een economische malaise. Ik heb tijdens het AO Luchthaven Twente al gezegd dat het voor de PVV erg belangrijk is dat we moeten proberen om dit land uit het slop

te trekken. Daarover is geen twijfel mogelijk. Het is mooi dat de heer Alders in zijn rapport helderheid heeft weten te creëren uit complexiteit. Verder is dit een vrijblijvend experiment. Dat houdt in dat het uiteindelijk aan de Kamer is om tot een oordeel te komen nadat het advies is uitgebracht. Dat is een belangrijke overweging.

Een ander belangrijk punt dat me opviel in de presentatie is dat de heer Alders het over een gelijkwaardigheidstoets had. Met andere woorden: er wordt wel degelijk geluisterd naar de mensen. Er is consensus bereikt en er is een breed draagvlak. Ik weet dat je niet iedereen tevreden kunt stellen; zo werkt het nu eenmaal in een democratie. Dit experiment moet op 1 november van start gaan. Daarom is mijn fractie van mening dat we het experiment zo snel mogelijk moeten aanvangen.

Ik heb één vraag aan de minister, in aansluiting op het AO Luchthaven Twente. Kunnen de aanbevelingen van de Alderstafel straks ook worden gebruikt bij de Luchthaven Twente? Dat zou wellicht veel bezwaren van andere collega's wegnemen.

Voorzitter: Sharpe

De **voorzitter**: Gezien de tijd sta ik tijdens de termijn van de minister alle Kamerleden één interruptie met een vervolgvraag toe. Als we het kort en bondig houden, moet het zo lukken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Op 19 augustus heb ik het jongste Alders-advies over Schiphol in ontvangst mogen nemen. Tijdens het AO met de Kamer over het advies voor de middellangetermijnontwikkeling heb ik vanaf deze plaats de heer Alders reeds gecompimenteerd. Vandaag wil ik opnieuw mijn complimenten overbrengen aan Hans Alders, aan zijn team en aan alle betrokkenen bij de Alderstafel. Het is een prestatie van formaat dat in Nederland alle partijen, de sectorpartijen en de bewoners, rond zo'n gevoelig dossier tot een unaniem voorstel kunnen komen. We hebben hier geen Cubaanse percentages. Natuurlijk zullen er altijd mensen ontevreden zijn, maar de vertegenwoordiging door de sector en de bewoners is overtuigend.

Ik vind dit zo wezenlijk omdat je zulke processen internationaal gezien bijna nergens tegenkomt. Ik heb als minister over de halve wereld mogen reizen. Als ik bij luchthavens kwam, vroeg ik hoe men het daar deed. Meestal vertelde men dat er van harde confrontatie sprake was. Uiteindelijk wordt daar niemand beter van. Ik kan me nog herinneren dat de CEO van LAX, Los Angeles International Airport, zei dat hij zou willen dat men daar een dergelijk proces had. We kunnen iets minder of iets meer tevreden zijn – hopelijk is iedereen vooral tevreden – maar het feit dat die partijen met elkaar aan tafel zitten vind ik Nederland op zijn sterkst. Ik ben blij dat ik als minister vandaag nog in de gelegenheid ben om met de Kamer te spreken over het advies om op 1 november met het experiment te starten. Ik bedank de Kamer dat we hierover kunnen praten. Ruim twee jaar geleden is, met de woorden van onder anderen de heer Tang, het huidige stelsel failliet verklaard. Het verzoek van Kamerlid Tang en anderen was om op zo kort mogelijke termijn te beginnen met het opzetten van een nieuw systeem voor geluidsnormen en handhaving. Ook de heer Cramer van de ChristenUnie heeft mij destijds verzocht ervoor te zorgen «dat er binnen deze kabinetsperiode een nieuw stelsel komt». Ik heb toen toegezegd met een uitwerking te zullen komen en heb met toenmalig minister Jacqueline Cramer van VROM de heer Alders gevraagd ons te adviseren.

Waarom doen we dit? Ik zal een voorbeeld noemen om het concreet te maken. In 2009 bleek nog eens heel nadrukkelijk welke ongewenste effecten het huidige stelsel kan hebben. De sector werd toen vanwege de dreigende overschrijding van één handhavingpuntje bij de Kaagbaan gedwongen om vol op de Aalsmeerbaan in te zetten. Het gevolg was dat

er veel meer gehinderden waren. Er ontstond grote onrust in de omgeving. Het was veel beter geweest om dat niet te hoeven doen, maar het systeem vereiste dat er meer geluidsoverlast werd veroorzaakt dan strikt noodzakelijk was. Zoals veel van de Kamerleden en hun voorgangers hebben gezegd, was dat een pervers effect van het huidige systeem.

Vandaag kunnen we het resultaat bespreken van de uitwerking van het nieuwe stelsel, dat dergelijke effecten moet voorkomen. Het nieuwe stelsel is nog niet definitief. Het zal eerst worden beproefd. Ik zeg dit nadrukkelijk omdat dat een extra garantie is dat het goed gaat werken. De uitkomst van het experiment zal alle partijen en de Tweede Kamer in staat stellen om een definitief oordeel over het nieuwe stelsel te vellen.

Hoe past dit in het totaal? Daarover is een aantal vragen gesteld. Ik zal daar in een korte terugblik bij stilstaan. Aan het begin van het Aldersproces hebben we het gehad over de groei van onze mainport, die zo belangrijk is voor onze landelijke economie. Ik benadruk dat. Door dat netwerk van verbindingen bekleden wij nu de achtste plaats op het lijstje van wereldwijd aantrekkelijke vestigingsplaatsen. Dat hebben we keihard nodig. Bedrijven van over de hele wereld moeten zich hier vestigen als ze naar Europa komen. Dat kan alleen als we goede verbindingen hebben. In de hele wereld groeit het verkeer, ook het treinverkeer en het luchtvaartverkeer. We hebben aan het begin van het Aldersproces besloten dat we de groei op een duurzame manier willen aanpakken. We willen geen ongebreidelde groei. We hebben afgesproken dat er op Schiphol maximaal 510 000 vliegbewegingen zullen zijn in 2020. Bij een voorganger van mijn voorganger was er sprake van veel meer bewegingen: meer dan 600 000. We hebben echter besloten dat het maximaal 510 000 bewegingen mogen zijn. Daarbij is wel gezegd dat er voor zo'n 70 000 bewegingen elders plaats zou worden geacommodeerd. Dat is het totaal, het een en ondeelbare verhaal. In antwoord op alle vragen daarover: ja, we gaan voor het maximum van 510 000 op Schiphol, maar daar horen ook de 70 000 vliegbewegingen elders bij. Dat is de andere kant van het verhaal.

De Kamer heeft hierover met mij in 2008 en 2009 vaak van gedachten gewisseld. Die gedachtewisseling heeft geresulteerd in een zeer breed gedragen verzoek. Begin 2009 heeft een tweederde meerderheid van de Kamer mij verzocht om de implementatie van het Aldersadvies voortvarend ter hand te nemen, zodat de geloofwaardigheid en het vertrouwen in de partijen gewaarborgd blijven. Dat was letterlijk de oproep van tweederde van de Kamer.

Ik zal vanaf nu de concreet gestelde vragen invlechten in mijn betoog. De heer Bashir maakte een opmerking over de samenstelling van de Alderstafel. Ik ben van mening dat de bewonersdelegatie aan de Alderstafel een goede afspiegeling is van de belangen van de bewoners uit de omgeving. De CROS representeert de negen clusters van circa 30 gemeenten uit de directe en wijde omgeving van Schiphol. Daarnaast representeert de vertegenwoordiger van de VGP nog eens 26 bewonersplatforms en bewonersverenigingen uit de omgeving van Schiphol. Laten we realistisch zijn: we weten dat niet iedereen tevreden is. Een kleine minderheid had het graag anders gewild. Een zeer grote bewonersvertegenwoordiging is echter niet alleen tevreden en wil zo verder, maar is zelfs van het begin tot het eind betrokken geweest bij de opzet van dit stelsel en zal betrokken zijn bij de beoordeling van de uitwerking.

Nogmaals, dat vind ik Nederland op zijn sterkst. Veel landen in de wereld zijn jaloers op de manier waarop wij hier samen om de tafel zitten en een weg vooruit vinden.

Ik acht een goede betrokkenheid en een goede informatievoorziening naar de omgeving van groot belang, zeg ik tegen de heer De Rouwe. Zoals de heer Alders heeft toegelicht, zijn in de regio verschillende informatiebijeenkomsten georganiseerd over de concrete uitwerking van dit

experiment. Ook dat is van belang. Leg het uit, zodat mensen weten wat ze kunnen verwachten en wat de criteria zullen zijn over twee jaar, aan het eind van het verhaal. Waar kunnen we dadelijk op toetsen om te bezien of is uitgekomen wat we verwachtten?

Het nieuwe geluidsstelsel heeft ten doel om eenvoud te combineren met heldere regels. Dat was het doel van de initiatiefnemers die het oude stelsel hier failliet verklaarden: de heer Tang, de heer Nicolai, de heer Cramer, de heer De Rouwe en anderen. Er werd breed ervaren dat het huidige stelsel failliet is. Op 6 februari 2008 is Kamerbreed geoordeeld dat het huidige stelsel de elementen van eenvoud en helderheid ontbeert. Daarbij leidt het bestaande stelsel met grenswaarden tot ongewenste situaties. Ik heb zojuist een voorval uit 2009 gemeld dat tot veel onrust in de regio heeft geleid. Daarom zijn we dit nieuwe stelsel gaan uitwerken, mede op verzoek van de Kamer.

Ik heb al gezegd: het mooie is dat we nu twee jaar gaan experimenteren, terwijl ook het oude stelsel er nog is. Daarna zal de Kamer dit met mijn opvolger evalueren alvorens zij definitief het nieuwe stelsel als het enige stelsel zal nemen. We hebben veel gediscussieerd over de gelijkwaardigheid. Die is nu als criterium in de wet vastgespijkerd. Dat zijn belangrijke elementen. Hoe zit het verder met de rechtsbescherming voor de omwonenden? In het vervolgadvis over de uitwerking van de regels geeft professor Michiels, een zeer groot deskundige op dit terrein, het volgende aan: «In grote lijnen kent het stelsel voor de experimentfase, dat in een vergevorderd stadium, maar nog niet helemaal gereed is, voldoende concreetheid en duidelijkheid om reële rechtsbescherming te bieden aan omwonenden.» Dat is een belangrijke conclusie. Vervolgens zegt hij: «Op een aantal hierna te bespreken punten is evenwel verdere uitwerking en/of verduidelijking geboden.» In het advies van 19 augustus zijn deze opmerkingen van professor Michiels zo veel mogelijk verwerkt. De professor heeft daarbij aangegeven voor de periode van het experiment in te kunnen stemmen met deze manier van verwerking. Na het experiment zal het volledige nieuwe stelsel opnieuw aan professor Michiels worden voorgelegd; dat is weer een extra garantie voor de omwonenden. Hij zal dan een finaal advies geven. Dat advies kan ook onderdeel zijn van de beraadslaging die de Kamer voert om te komen tot een eindbeslissing over het nieuwe stelsel aan het einde van het experiment.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb de indruk dat de minister nu klaar is met het blokje «vragen rechtsbescherming omwonenden» en daarmee mijn voorstel min of meer onbeantwoord terzijde heeft geschoven. Klopt dat?

Minister **Eurlings**: Integendeel. Ik wilde daar later nog op ingaan.

De heer **Samsom** (PvdA): Dan zal ik uw woorden rustig afwachten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister legde ons net uit dat er volgens zijn informatie wel degelijk rechtsbescherming is. Ik was echter geschokt toen ik las dat de minister ook voornemens is om de aantalsnormen voor de woningen los te laten. Ik begrijp niet hoe een en ander zich verhoudt. Aan de ene kant wordt mij verteld dat er harde normen zijn, die in de wet worden opgenomen, maar aan de andere kant lees ik dat de minister voornemens is om die aantalsnormen voor de woningen los te laten.

Minister **Eurlings**: Ik kom straks op deze vraag terug en zal hem dan precies beantwoorden. Het heeft met het volgende te maken: als je van het aantal woningen uitgaat, wordt de flexibiliteit wegens de meteo-toeslag zo groot, dat de norm heel moeilijk hanteerbaar is. Ik kom zo

dadelijk uit en te na op dit punt terug. Laat ik er nu maar gelijk op terugkomen.

De **voorzitter**: Dan vervolgt de minister nu zijn betoog. Kunt u kort en bondig zijn?

Minister **Eurlings**: Kort en bondig is my middle name, maar niet heus. Ik zal desalniettemin mijn best doen.

Voorzitter. Het gaat hierbij om de wijze waarop we de gelijkwaardigheid bepalen. Mevrouw Van Tongeren heeft gelijk als zij zegt dat in de gelijkwaardigheidstoets achteraf was voorzien in de vorm van zogenaamde aantalsnormen. Dat lijkt heel zeker: er zijn zoveel huizen en dus weten we waar we aan toe zijn. Deze aantalsnormen zullen echter moeten worden vastgesteld door de meteotoeslag, die van jaar tot jaar kan variëren, af te trekken van de gelijkwaardigheidscriteria. Daar doet zich een probleem voor. De variatie in meteorologische omstandigheden van jaar tot jaar kan namelijk extreem doorwerken in de gevolgen voor het aantal woningen. Als je die meeneemt in de berekeningen, krijg je dus een totaal variabel beeld. Daardoor wordt dit criterium moeilijk hanteerbaar.

We hebben experts geconsulteerd en gevraagd hoe we moeten omgaan met de zeer grote gevolgen van meteovariatie op het aantal woningen. Is het aantalscriterium wel goed hanteerbaar? Er heeft een intensieve consultatie van experts plaatsgevonden. Ik noem er een aantal: het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), maar ook – mind you – de stichting Natuur en Milieu en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.). Uiteindelijk is met brede instemming geconcludeerd dat met aantalsnormen niet kan worden tegemoetgekomen aan de eis van gelijkwaardige bescherming voor de omgeving en aan de eis van de beoogde ontwikkelruimte voor de sector. De experts die ik noemde, delen deze conclusies. Ze worden breed gedeeld omdat de aantalsnormen technisch niet hanteerbaar zijn. De verhouding tussen het aantal geluidsbelaste woningen berekend met en zonder meteomarge blijkt heel ver uit elkaar te kunnen liggen. Daarmee is er feitelijk onvoldoende juridische hardheid voor de formulering van een handhaafbare wettelijke norm.

Ik deel daarom de conclusie dat we het voorgestelde alternatief moeten uitwerken. Dat alternatief behelst handhaving achteraf – en dus toetsing van de gelijkwaardigheid – op basis van de maximale hoeveelheid geluid, in combinatie met handhaving op basis van de criteria voor gelijkwaardigheid. Daarbij wordt het daadwerkelijk geproduceerde geluid gemeten. De invloed van de meteorologische factoren is daarbij veel minder. Plastisch gezegd: als je een bepaalde baan door de meteorologische omstandigheden in het ene jaar veel meer moet gebruiken dan in het jaar daarvoor, kan dit gigantisch doorwerken in het aantal gehinderde woningen. Als je de meteotoeslag echter aftrekt, wordt het heel moeilijk om de aantalsnorm nog op juridisch harde wijze te hanteren. Met het geproduceerde geluid, de MHG, kunnen er wel harde berekeningen worden gemaakt. Daarom zeiden alle genoemde organisaties, inclusief de stichting Natuur en Milieu, dat het hanteren van de MHG beter werkt. Overigens kan dit op steun van de Alderspartijen rekenen, dus ook op steun van de bewonersvertegenwoordigers.

De **voorzitter**: Bedankt dat u kort en bondig antwoordt, maar ik zie dat mevrouw Van Tongeren een vervolgvraag wil stellen. Zij krijgt daartoe kort de gelegenheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij mijn weten heeft de stichting Natuur en Milieu dit nooit zo gezegd. Verder: we hebben een milieupro-

bleem. Daarvoor hadden we normen. Misschien waren die niet altijd geweldig, maar we hadden ze in elk geval. We gaan nu nieuwe normen hanteren die we blijkbaar niet kunnen vaststellen. Daarbij is sprake van een maximale hoeveelheid geluid waarvan we de criteria in het geheel niet hebben uitgewerkt. We gaan nu een experiment in en gooien de oude normen uit het raam voor iets wat we nog niet kunnen uitwerken. Over die oude normen waren we misschien niet tevreden, maar ze waren in elk geval handhaafbaar. Waarom doen we dit? Ik begrijp het niet. Ik ben echt teleurgesteld dat de minister afziet van de aantalsnormen voor de huizen. Daarmee kom ik bij het punt van de heer Samsom; misschien lost dat wat op.

De **voorzitter**: Kunt u ook kort en bondig zijn, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat probeer ik, maar dit gaat over belangrijke zaken.

De **voorzitter**: We hebben helaas geen tijd voor al te uitgebreide vragen. Wilt u een korte, duidelijke, afrondende vraag stellen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een experiment zonder normen zal toch altijd lukken?

Minister **Eurlings**: Het is geen experiment zonder normen. Allereerst vindt het experiment parallel aan het oude systeem plaats. Daardoor kunnen we beide met elkaar vergelijken. Verder is de gelijkwaardigheid wettelijk vastgelegd, maar als je die noemt, moet je die ook in criteria kunnen hardmaken. Dat is het punt. Je moet de situatie voor en na meting kunnen vergelijken. Daarbij blijkt dat de weersomstandigheden zo'n grote invloed hebben op de meting en zo'n grote doorwerking op het aantal woningen dat er geen betrouwbare vergelijking meer mogelijk is als je de meteofactor eruit zift, dus als je ervan uitgaat dat het weer altijd zonnig is en op die wijze constant vergelijkt. Dat is simpel gezegd het probleem. Dan creëer je dus een zekerheid die je niet hard kunt maken en die eigenlijk een schijnzekerheid is. Daar zijn al die organisaties tegenaan gelopen. We zijn niet naar een ander systeem gaan kijken omdat we dat zo graag wilden, maar omdat het niet anders kon. Het gaat erom dat we voor eenieder, ook voor de bewoners, betrouwbaar kunnen controleren of de gelijkwaardigheid niet alleen in de wet is neergeschreven, maar ook in de praktijk is gerealiseerd.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Samsom het woord voor zijn eerste en laatste interruptie.

De heer **Samsom** (PvdA): Als het de laatste is, wacht ik nog even totdat de minister expliciet op mijn voorstel is ingegaan.

De **voorzitter**: Dat is goed. De minister kan zijn betoeg vervolgen.

Minister **Eurlings**: Ik wil daarbij nog zeggen dat de norm met meteo-toeslag voor het aantal woningen wel overeind blijft, maar voor het toetsen van de gelijkwaardige bescherming hebben we de maximale hoeveelheid geluid als norm geïntroduceerd. Daarmee kun je betrouwbaarder bekijken of de hoeveelheid geluid hetzelfde is gebleven. Hopelijk heb ik het zo duidelijk genoeg uitgelegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het standpunt van de minister en zijn uitleg zijn mij duidelijk.

Minister **Eurlings**: Ik hecht eraan om nogmaals te benadrukken dat alle genoemde organisaties hebben ervaren dat dit probleem er is: het PBL, de stichting Natuur en Milieu, etcetera. Alle Alderspartijen steunen deze benadering. De experts hebben uitgesproken dat met dit alternatief de vereiste bescherming kan worden geboden. Dat is ook van belang. De norm van het aantal woningen blijft gewoon staan; die mag niet overschreden worden. Om de gelijkwaardigheid vast te stellen is de MHG echter een betere norm die meer zekerheid biedt. Daar gaat het om. Het is niet meer en niet minder.

Voorzitter. De heer Bashir vroeg of ik garanties kan geven voor de komende twintig jaar. Hij wil weten of het vliegverkeer wordt verplaatst of niet. In het Aldersakkoord is uitgesproken dat er op Schiphol maximaal 510 000 vliegbewegingen zullen plaatsvinden in 2020. Daarbij hoort volgens de kubus van de heer Alders wel dat we 70 000 plekken elders creëren. Het akkoord is een en ondeelbaar. Er is me ooit gevraagd: wat gebeurt er als er helemaal geen uitplaatsing wordt gerealiseerd? Dan heb je een probleem. In die zin is het akkoord dus een en ondeelbaar. Na 2020 zal het fiftyfiftyprincipe gelden voor milieuwinst binnen de gelijkwaardigheid. Dat werd ooit het continuüm van Paul Tang genoemd. Overigens is er heel veel milieuwinst met iedere generatie nieuwe vliegtuigen en met de continuous descent approach, de glijvluchten naar beneden. Ik heb voor de eerste keer in een Airbus A380 mogen zitten, die mooie dubbeldekker. Je hoort daarbij ook binnenin het toestel bijna niets meer. De toestellen worden dus steeds stiller en per stoel steeds schoner. De geboekte milieuwinst komt na 2020 niet slechts ten goede aan extra groei, maar komt ook continu voor 50% ten goede aan steeds betere bescherming van de bewoners. Dat vind ik een prachtig resultaat van het Aldersproces en de parlementaire behandeling daarvan.

De heer Samsom, de heer Bashir en anderen vroegen waarom er in het nieuwe stelsel niet wordt gemeten. In het Aldersadvies van 2008 is afgesproken dat het gebruik van geluidsmetingen voor informatievoorziening wordt uitgebreid. De uitwerking daarvan loopt parallel aan het experiment met het nieuwe stelsel. Dat er wordt gemeten, is van belang voor de informatievoorziening aan bewoners. Zij kunnen zo vernemen wat we meten en hoe een en ander zich ontwikkelt.

De discussie over het meten van het vlieggeluid voor de juridische handhaving van milieuregels is echter een oude discussie. Ik kan me de discussie met minister Netelenbos nog herinneren uit mijn tijd als Kamerlid. Op dit moment is het nog steeds zo dat het meten van geluid onvoldoende juridische zekerheid biedt voor juridische handhaving. De metingen zijn te onnauwkeurig en achtergrondgeluiden zijn te moeilijk uit te filteren. Je komt daarmee dus juridisch in de problemen. Om deze metingen juridisch wel haalbaar te maken, moeten dusdanige marges – tot zelfs een factor tien – worden ingebouwd dat de feitelijke bescherming daarmee bijna onmogelijk wordt en zelfs achteruit kan gaan. Overigens worden de metingen door innovaties steeds beter. Ik blijf hopen dat we een moment zullen meemaken waarop vlieggeluid zo goed en zo uitgesplitst kan worden gemeten dat het wel juridisch toepasbaar kan zijn. Ook in het beeld naar bewoners geeft dat uiteindelijk het beste gevoel en de beste garantie.

De **voorzitter**: De heer Samsom wil gebruik maken van zijn interruptie.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister beantwoordt een vraag die ik niet heb gesteld. Ik had het niet over meetpunten, maar over handhavingspunten. Daarbij doel ik niet op de handhavingspunten die we nu hanteren, die in een contour strak om Schiphol heen liggen. De helft daarvan ligt in bieteenvelden waar geen mensen wonen. Ik doel op handhavingspunten op relevante plekken rondom Schiphol, tot in het buitengebied, die als

aanvulling zouden kunnen gelden nu de aantalsnorm niet geldt. Mijn vraag aan de minister is allereerst om daarop in te gaan. Verder zei de minister dat de professor zou hebben gezegd dat dit rechtsgeldig was. Dat klopt, maar hij schreef dat in maart, aannemende dat de aantalsnorm zou worden uitgewerkt. Dat staat in de brief. Hij zegt daarbij: als die aantalsnorm mislukt, moet er wel een alternatief zijn dat een gelijkwaardige rechtsbescherming biedt. Heeft de professor ook specifiek commentaar gegeven op de MHG en daarbij geconcludeerd dat die norm een gelijkwaardige rechtsbescherming biedt? Zelfs als dat zo zou zijn: de mening van de professor is me veel waard, maar die van de omwonenden ook. Zij willen graag een aanvullende rechtsbescherming. Vandaar mijn voorstel om handhavingpunten – dat zijn geen meetpunten – te hanteren op relevante plekken buiten Schiphol.

De **voorzitter**: De heer Bashir wil zijn interruptie nu ook gebruiken.

De heer **Bashir** (SP): Mijn interruptie is gericht op het vorige punt van de minister. Hij gaf aan dat de winst uit de groei vanaf 2020 fiftyfifty zou worden gedeeld met de omwonenden. Ik zou dat willen koppelen aan de betrokkenheid van de mensen bij de Alderstafel. De mensen zijn daar niet bij betrokken omdat ze dat zo graag willen, maar omdat ze overlast hebben. Sommigen zijn weggegaan, anderen zitten nog aan de Alderstafel omdat ze bang zijn dat ze helemaal de pineut zijn als ze weggaan. Dat is volgens mij de essentie. Omwonenden willen namelijk geen groei. Er wordt nu gezegd dat vanaf 2020 ook de norm van 510 000 vliegbewegingen zal worden losgelaten. Ik denk dat we daarmee de verkeerde kant opgaan en dat uiteindelijk zal blijken dat de woorden van de minister over duurzame groei van Schiphol in feite loze woorden zijn. Wat betekenen die dan nog? Het grootste deel van de vluchten dat momenteel met de groei van Schiphol samenhangt, heeft te maken met het feit dat er veel transitpassagiers zijn. Wat verstaat de minister precies onder duurzame groei?

Minister **Eurlings**: Ik deel niet de opvatting van de heer Bashir dat de bewoners hoe dan ook tegen groei van Schiphol zouden zijn. Dat zit in een heel aantal dingen. Allereerst verdienen veel omwonenden hun brood met de bedrijvigheid rond Schiphol. Deels gebeurt dat ook indirect door de internationale vestiging van bedrijven die er nooit zouden zijn als we niet zo'n sterk Schiphol hadden. Denk alleen maar aan de Zuidas. Ten tweede moet de heer Bashir niet onderschatten hoezeer de bewoners zich inleven in de problemen en uitdagingen waarmee de sector kampt. Ik heb aan de Alderstafel gezien dat men probeert over en weer elkaars positie te begrijpen. Vervolgens spreekt men elkaar aan en vraagt of men niet beter of anders kan handelen. Nederland is geen land van harde tegenstellingen. In Nederland proberen we elkaar te begrijpen. Ten derde gaan ook de omwonenden nogal eens op vakantie of zakenreis. Ook zij vliegen. We zijn zelf de groei van Schiphol. Als de Kamer een dienstreis maakt, zal dat ook niet altijd met de trein of met de auto gebeuren. Ik denk echt dat er hier sprake is van duurzame groei. We bouwen namelijk voort op de kracht van Schiphol. Heathrow heeft twee parallelle banen en is een grotere luchthaven dan Schiphol. Waarom heeft Schiphol dan zo veel banen en waarom hanteren we de huidige configuratie? Omdat we daardoor met minder overlast en beduidend minder gehinderden per vliegtuig een heel hoge, zelfs nog hogere piekcapaciteit kunnen bereiken. Alles is uitgeremd om ervoor te zorgen dat er zo weinig mogelijk overlast is. We hebben de Polderbaan niet nodig voor de capaciteit. Hij is juist aangelegd om te voorkomen dat er maximale overlast is. Natuurlijk zijn er altijd mensen die daarvan de dupe zijn. Het is daarom geven en nemen.

Professor Michiels heeft naar de maximale hoeveelheid geluid gekeken. Ik zei zojuist al dat ik de opmerkingen van prof. Michiels heb verwerkt in het advies van 19 augustus. De verdere uitwerking en verduidelijking zijn aan hem voorgelegd.

De **voorzitter**: De heer Bashir wil nog een vervolgvraag stellen. Ik verzoek iedereen nogmaals om zo kort en bondig mogelijk te zijn. We hebben nog slechts twintig minuten.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal het deze keer wat korter en bondiger houden. Er is inderdaad heel veel bedrijvigheid rondom Schiphol die met Schiphol te maken heeft. Daar is niets mis mee; dat hebben we ook nooit gezegd. Ik daag de minister echter uit om aan te tonen wat de toegevoegde economische waarde is van het groeiende aantal transitvluchten. Volgens mij hebben de mensen die alleen in- en uitstappen in feite geen toegevoegde economische waarde en is de overlast van transitvluchten veel groter dan de opbrengst.

Minister **Eurlings**: In het Aldersakkoord is ook het belang van het netwerk besloten. Dat staat ook in de Luchtvaartnota. Het is landelijk beleid. Zelfs het nieuwe regeerakkoord meldt het belang van het netwerk; mijn excuses dat ik hiermee over mijn graf heen spreek. De waarde van Schiphol zit niet zozeer in een airport as such, maar in het aantal rechtstreekse verbindingen over de hele wereld. Als je een aantal keer per dag rechtstreeks van Shanghai, Guangzhou, Hongkong of Singapore naar Schiphol kunt vliegen, wordt het voor een Chinees bedrijf aantrekkelijk om op de Zuidas het Europese hoofdkwartier te vestigen. Als men niet iedere dag op en neer kan of als men twee tussenstops moet aandoen, mist een luchthaven de meerwaarde van zo'n mainport. De regering heeft er altijd op ingezet dat Schiphol een van die grote Europese spelers is.

De transferfunctie is van belang omdat je de grote vluchten over de wereld nooit zou kunnen vullen zonder transferpassagiers. Je zou ze dan dus ook niet kunnen volhouden. Zonder transitfunctie zou Schiphol een zeer middelmatige luchthaven zijn. Dat zie je bij landen met een vergelijkbare grootte. Ik heb een tijdje in Brussel gewoond. Dankzij alle Europese instellingen in Brussel zijn er prima vluchten vanaf de luchthaven naar locaties door heel Europa, maar als je echt over de wereld wilt vliegen, ben je al heel snel aangewezen op een overstap via Schiphol, Charles de Gaulle of Frankfurt. Daardoor heeft de luchthaven in Brussel die meerwaarde niet. De transferfunctie is voor ons dus van groot belang. We streven naar een duurzame balans ter bescherming van de omwonenden, zodat de vliegtuigen zo vliegen dat er zo weinig mogelijk overlast is. Bovendien streven we naar selectieve groei. We willen in de toekomst niet meer alle vluchten via Schiphol laten lopen. Er is sprake van convenantselectiviteit. Zo hebben we bijvoorbeeld besloten dat we de campingvluchten liever niet meer op Schiphol zien.

Voorzitter. Ik zal trachten mij te beperken in mijn spreektijd.

Ik zeg tegen de heer Samsom dat we reeds een aantal malen hebben gesproken over de ijkpunten. Ze zijn bijvoorbeeld ter sprake gekomen in het debat over het Aldersakkoord van 1 oktober 2008. Er is toen uitgebreid gesproken over de optie om alsnog een hele rits handhavingpunten aan het voorliggende voorstel toe te voegen. Uiteindelijk heeft een ruime meerderheid, waaronder ook de PvdA-fractie, geconcludeerd dat dit niet goed zou zijn. De PvdA-fractie heeft toen ingestemd met het akkoord van de Alderstafel, inclusief het voorstel van het nu uitgewerkte stelsel. Zoals we hebben afgesproken, wordt in het nieuwe stelsel duidelijk gemaakt waar het geluid in het nieuwe stelsel neerslaat. We gaan dat dus wel in de gaten houden. Hierover wordt vooraf inzicht gegeven in het operationeel plan. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vervolgens inzicht gegeven in de geluidsbelasting die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Dit is een van

de checks-and-balances voor de bewoners. Zo is te zien of dit zo positief uitwerkt als we hopen. We geven op deze wijze invulling aan de transparantie en checks-and-balances waarover we het vorig jaar op 19 februari hebben gehad.

Het probleem dat het gebruik van nieuwe ijkpunten en handhavingspunten zou veroorzaken, is dat dit de perversiteit weer zou inbrengen die we juist willen tegengaan. De bedoeling is goed, maar de uitwerking is dezelfde als bij het oude stelsel: hierdoor creëer je te veel overlast. Zodra een bepaald punt overbelast dreigt te raken, moet er over meer woningen heen gevlogen worden. Wellicht klinkt het wat cru. In elk geval hebben we om die reden in 2008 na lange discussie met elkaar besloten geen nieuwe handhavingspunten te willen. Laten we na het harde werk dat aan de Alderstafel is gedaan, proberen het akkoord op de voorgestelde wijze uit te voeren. Laten we niet telkens opnieuw gaan morrelen. Laten we hetgeen door bewoners en sector is uitgewerkt, nu ook twee jaar de kans geven. Daarna kunnen we op basis van de resultaten met elkaar beslissen hoe we verder willen.

Ik kom te spreken over de effecten van het nieuwe stelsel. Over geluidspreferent vliegen is al veel gezegd. De Kamer heeft daarover vandaag ook een technische briefing gehad. Onderzoek van het NLR op basis van een groot aantal scenario's geeft aan dat de geluidsbelastingscontouren van het bestaande en het nieuwe stelsel marginaal verschillen. Omdat geluidsonvriendelijk vliegen door het omzeilen van vollopende geluidsemmertjes onder het nieuwe stelsel uitblijft, zullen we mogelijk een verbetering kunnen zien. Berekenen is weten, zeg ik in dit opzicht. Meten kan juridisch gezien niet. Aan het eind van de twee jaar zullen we moeten bekijken of het nieuwe stelsel positief uitwerkt. Experiment is daarbij van groot belang.

De heer Samsom en anderen hebben breed gevraagd hoe we aan het einde van de experimentele fase gaan beoordelen hoe het zit. Zij wilden weten of de criteria voldoende helder zijn vastgesteld. De criteria zijn in het Aldersadvies geformuleerd. Een van die criteria is de bescherming van de omgeving, waaronder een goede rechtsbescherming. Middels radarplots wordt bepaald hoe een bepaald type vliegtuig heeft gevlogen en op basis daarvan wordt zo precies mogelijk berekend hoeveel geluidsoverlast dit op verschillende plekken heeft teweeggebracht. Ander criteria zijn de operationele uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat, begrijpelijkheid voor de omgeving – er wordt echt bekeken of mensen het proces begrijpen en voldoende transparant vinden – robuuste ruimtelijke ordening en een prikkel tot innovatie. Deze criteria worden in de evaluatie verder uitgewerkt. Is het stelsel eenvoudiger en beter uitlegbaar? Kort geantwoord: ja. Ik denk dat absoluut. Ik kan me echter voorstellen dat mensen dit ook in de praktijk willen zien. Daarom vind ik het een waardevolle toevoeging dat de bewoners zelf hebben aangegeven eerst te willen experimenteren, zodat ze in de praktijk kunnen zien hoe het werkt. Dat geeft een heel stuk extra comfort. Ook de Kamer zal het resultaat kunnen beoordelen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Nieuwenhuizen wil een interruptie plaatsen. Daarna wil ik de heer Samsom toch nog de gelegenheid geven om snel iets te zeggen.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Ik wilde de heer Samsom juist behulpzaam zijn door me bij hem aan te sluiten. Het rijtje criteria kennen we natuurlijk al, maar is de minister ook bereid om de criteria te kwantificeren en wat smarter te formuleren? Ik kan me voorstellen dat daar gaande het experiment best tijd voor is.

De heer **Samsom** (PvdA): Een belangrijk punt in de beantwoording van de minister was dat de heer Michielsen werd geciteerd in de brief van

19 augustus. Dat klopt, maar het citaat komt uit de brief van de heer Michielsen van 31 maart. In die brief gaat hij er nog van uit dat er aantalsnormen zullen zijn. Het citaat komt althans letterlijk uit die brief. Misschien heeft de heer Michielsen later nog een brief geschreven met exact hetzelfde citaat, maar die heb ik dan niet gezien. Met andere woorden: kunnen wij de brief van de heer Michielsen krijgen waarin staat dat hij het eens is met de uiteindelijke uitwerking – zonder aantalsnormen, maar met de MHG – en dat dit ook voldoende rechtsbescherming geeft? Ik wijs erop dat mijn fractie indertijd slechts akkoord ging met het stelsel omdat aantalsnormen een alternatief zouden zijn voor ijkpunten in het buitengebied. Die aantalsnormen zijn er niet gekomen.

Minister **Eurlings**: Ik kan mevrouw Van Nieuwenhuizen direct de concretisering van de evaluatiecriteria toezeggen. De heer Alders zal deze nader uitwerken. Dat is afgesproken, dus daarin wordt voorzien. Hoe helderder en scherper de criteria zijn, hoe betrouwbaarder ze zijn voor de omgeving en de sector. Voor de sector zijn criteria namelijk ook belangrijk: wat is de uitwerking op de capaciteit, hoe zit het met piekuren, etc.?

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, ik zie dat u ook een vraag wilt stellen, maar daarvoor is geen tijd meer. De minister moet ook de vragen van de heer De Rouwe en de heer Koolmees nog beantwoorden. Daarna zullen we zien of we nog tijd over hebben.

Minister **Eurlings**: Ik kan herbevestigen dat de heer Michiels in het contact met de heer Alders expliciet heeft aangegeven zich met het voorliggende voorstel te kunnen verenigen op de wijze die ik zojuist heb geschetst. Ik had zelf ook liever gehad dat we konden vergelijken op basis van het aantal woningen, maar alle experts hebben geconcludeerd dat dit een schijnvergelijking is omdat de uitzwiep door meteovariatie zo groot is dat de vergelijking niet meer betrouwbaar is. Daarom is er een ander criterium nodig. Daar heeft de heer Samsom om gevraagd. Ik kan herbevestigen dat de heer Michiels dit voorstel heeft gezien en in het contact met de heer Alders heeft aangegeven zich hierin te kunnen vinden. Ik zeg bij dezen toe dat ik de Kamer in een brief nader zal informeren over het oordeel van de heer Michiels over deze zaak.

De **voorzitter**: Dat zal worden toegevoegd aan de lijst met toezeggingen.

Minister **Eurlings**: De heer Koolmees heeft gevraagd of we terug zouden kunnen naar het oude systeem als het experiment mislukt en niet zo zou uitwerken als bewoners en sector denken. Dat kan zeer zeker. Het oude stelsel blijft namelijk van kracht. Pas als het experiment succesvol is, zal het nieuwe stelsel definitief als vervanging van het oude stelsel worden ingevoerd.

Hoe zit het met de handhaving tijdens het experiment? Tijdens het experiment met het huidige stelsel blijven de bestaande grenswaarden en handhavingpunten van kracht. Het is wel mogelijk om volgens het zogeheten experimenteerartikel in de Wet luchtvaart (artikel 8.23a) voor het experiment vervangende grenswaarden te bepalen. Hiermee kan worden voorkomen dat vanwege het vollopen van enkele handhavingpunten niet meer volgens de nieuwe, geluidspreferente regels zou kunnen worden gevlogen.

Dit is van belang. Er wordt gezegd: we zitten nog onder de 510 000. Dat is wel waar, maar op momenten kan het wel voorkomen dat een emmertje, zo'n handhavingspunt, volloopt. Ik heb het voorbeeld van vorig jaar genoemd. Onder het oude stelsel zouden we vliegtuigen daardoor over extra veel huizen moeten sturen en daarmee te veel geluid creëren. We kunnen nu echter op basis van het experimenteerartikel besluiten het niveau van zo'n emmertje op te hogen, zodat we geluidspreferentieel

kunnen blijven vliegen. Daarbij moet zich de meerwaarde van het nieuwe stelsel bewijzen en zal blijken of dit inderdaad leidt tot minder overlast dan in de oude situatie het geval zou zijn geweest. Het is wel degelijk van waarde om het nieuwe stelsel deze twee jaar te testen, want ook in deze twee jaar zal er af en toe een handhavingpunt vollopen. We gaan nu heel expliciet bekijken wat het voordeel is van het nieuwe systeem. We bieden daarin iets meer flexibiliteit, terwijl er toch geluidspreferentieel kan worden doorgevlogen.

De partijen aan de Alderstafel hebben geconcludeerd dat het op dit moment niet opportuun is om nu reeds allerlei vervangende waarden vast te stellen, maar indien dit gedurende het experiment wenselijk wordt geacht, kunnen voor de duur van het experiment alsnog vervangende waarden worden aangevraagd. Daarbij zal inspraak plaatsvinden. Dat biedt weer extra zekerheid. De Kamer zal hierover expliciet worden geïnformeerd. Ook is het mogelijk dat de Alderstafel vanwege onvoorziene en ongewenste effecten regels moet bijstellen tijdens het experiment. Het kan daarbij gaan om effecten op de omgeving of de operatie. Door de inspecteur-generaal wordt bij de handhaving rekening gehouden met het experiment in die zin dat een eventueel lopende procedure voor vervangende grenswaarden, dan wel een aanpassing van een van de regels van het stelsel, bij de handhaving wordt betrokken. De flexibiliteit zit dus in het feit dat we bij het vollopen van één emmertje niet meer gedwongen zijn pervers te handelen. Er wordt dan expliciet besloten de waarde op te hogen. Daarbij vindt echter wel inspraak plaats. Ook de Kamer zal daarover worden geïnformeerd. Dan zal moeten blijken dat het nieuwe stelsel beter uitwerkt dan het oude, rigide stelsel, dat de eerdergenoemde perversiteit tot gevolg had.

Ik kom tot een afronding. Mevrouw Van Nieuwenhuizen vroeg wanneer de beleidsregel voor de Inspectie V en W wordt gepubliceerd. Deze zal op korte termijn worden toegestuurd, nog voor 1 november.

Er is gezegd dat er op Heathrow al gebruik wordt gemaakt van continuous descent approaches, maar dat is slechts zeer beperkt waar. Op Heathrow heeft men, om de capaciteit met de twee beschikbare banen te maximaliseren, een systeem waarbij men vliegtuigen vaak eerst boven de stad laat cirkelen, daarna oplijnt en vervolgens een voor een laat landen. Dat heeft echter niet de meerwaarde in het voorkomen van geluidsoverlast die wij in Nederland willen behalen. Wij willen een CDA die niet leidt tot het cirkelen boven bewoond gebied, maar die de glijvlucht van veraf laat inzetten. Wij doen dit niet voor de capaciteit. Wij doen dit met name om overlast te beperken. Dat is een veel complexere operatie dan het laten oplijnen, draaien en een voor een op de baan laten glijden van vliegtuigen. Het lijkt dus hetzelfde, maar is het totaal niet. Wat wij willen is behoorlijk veel complexer. Wij zijn hier echt mee bezig en ik ben ervan overtuigd dat wij stap voor stap dichterbij die zweefvluchten komen. Het is zeker dat de glijvluchten zullen worden ingevoerd, zowel overdag als 's nachts. Wij werken ook op Europees niveau aan deze zaak middels de realisatie van één Europees luchtruim. Momenteel worden in de nachtperiode tussen 23.00 uur en 06.30 uur al glijvluchten toegepast. Om het uitvoeren van glijvluchten gedurende de dag- en avondperiode mogelijk te maken, zijn wij bezig met technologische ontwikkeling. Aan de Alderstafel is een stappenplan overeengekomen om gegeven de benodigde technologische ontwikkeling de glijvluchten zo snel mogelijk verder in te kunnen voeren. Hiervoor bestaat bij alle partijen draagvlak. Ook bij de sectorpartijen is er commitment. Bij de evaluatie van het experiment zal de Alderstafel ook nadrukkelijk de voortgang op dit punt bekijken en die bij de evaluatie betrekken.

Mevrouw Van Nieuwenhuizen vroeg of het effect van de vierde fix voor 2014 inzichtelijk kan worden. De vierde fix is niet zozeer onderdeel van het experiment als wel noodzakelijk voor de piekruurcapaciteit.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): In het kader van de snelheid: het ging me niet om de inhoud van de vierde fix. Mijn vraag was of de minister de realisatie van de vierde fix kan bespoedigen.

Minister **Eurlings**: Parallel aan het experiment zullen de gevolgen van het realiseren van de vierde fix inzichtelijk worden gemaakt. De wijze waarop dat plaatsvindt wordt allereerst bepaald door de Alderstafel. Het punt is dat hiervoor wel procedures zijn voorgeschreven. Het is onder meer noodzakelijk om de militaire kant van het verhaal hierbij te betrekken. Daarom denken we dat het niet eerder dan 2014 kan, maar ik wil dit punt graag aan de Alderstafel voorleggen en bekijken of dit kan. Het heeft echter tijd nodig. Ik zal de Kamer hierover later schriftelijk berichten.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister voor zijn beantwoording. Ik heb de indruk dat er bij de Kamer behoefte is aan een tweede termijn. Dat kan niet binnen de anderhalve minuut die ons nog rest. Ik heb gevraagd om de bijdragen zo kort en bondig mogelijk te houden, maar dat is helaas niet gelukt. Ik moet overigens constateren dat dit niet alleen aan de Kamer ligt. Een aantal vragen is nog niet door de minister beantwoord. We zullen daarom met de griffie proberen later deze week een vergadering te plannen om de tweede termijn¹ af te ronden. De lijst met toezeggingen zal ik na afronding van de tweede termijn voorlezen.

¹ Zie voor het verslag van het Algemeen Overleg in tweede termijn kamerstuk 29 665, nr. 157.