

27 603

Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 7 mei 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 1 april 2003 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en de heren Bussink en Gosse over de uitvoering van de motie-Baarda c.s. (27 603, EK nr. 88k).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand woordelijk verslag uit.

De heer **Baarda** (CDA): Ik heet de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en haar medewerkers welkom. Wij zijn haar er erkentelijk voor dat zij op ons verzoek haar brief van 6 maart jl. mondeling wil toelichten. In de brief aan de commissie worden twee zaken aan de orde gesteld. Ik noem de unaniem door de Eerste Kamer aangenomen motie-Baarda, waarin gepleit wordt voor gelijkwaardigheid met de PKB Schiphol 1995. Verder wijs ik op de begroting-2003 waarin staat dat Schiphol na inwerkingtreding van de Polderbaan vooruit kan tot 2010. De commissie wil weten wat er gebeurt in de periode na 2010. Zijn er al voorbereidingen getroffen en welke zijn dat? Wij hebben vernomen dat de voorbereiding voor de aanleg van de Polderbaan 30 jaar heeft geduurd. Mede daarom zijn wij bezorgd over de toekomst. De staatssecretaris schrijft dat hiernaar onderzoek wordt verricht, maar dat lijkt de commissie niet voldoende.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dank u voor uw uitnodiging. Wij hebben een eenvoudig nieuw model gemaakt dat echter zeer technisch en complex is. Hierover vindt in onder andere beide Kamers veel discussie plaats. Ik heb een hand-out laten uitdelen die informatie voor de discussie geeft².

Het gaat om de communicatie, gelijkwaardigheid en het vertrek van de commissie deskundigen vliegtuiggeluid (commissie-Berkhout). Tot gisterenavond wist ik niet wie de nieuwe voorzitter van de commissie zou worden, maar sinds 13.00 uur vanmiddag weet ik dit wel. Ik had erover gedacht, de vice-voorzitter alvast aan de slag te laten gaan, maar dat is inmiddels niet meer nodig. Het is iemand uit uw midden. Wij hebben gezocht naar iemand die – naast de technische invulling die hij zal geven – ook bestuurlijke ervaring heeft. De heer Eversdijk zal de nieuwe commissievoorzitter worden. Hij is hiervan al op de hoogte gesteld. De motie-Baarda geeft aan dat het van belang is, de gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB goed te kunnen toetsen. Indertijd was men er

¹ Samenstelling:

Leden: Baarda (CDA), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Bierman-Beukema toe Water (VVD), De Blécourt-Maas (VVD), Castricum (PvdA), Eversdijk (CDA), Lemstra (CDA), Pormes (GroenLinks), Ruers (SP), Terlouw (D66), Varekamp (VVD).

Plv. leden: De Beer (VVD), Boorsma (CDA), Van Bruchem (ChristenUnie), Hessing (D66), Van Heukelum (VVD), Van den Hul-Omta (CDA), Van der Lans (GroenLinks), Van Leeuwen (CDA), Luijten (VVD), Van Thijn (PvdA), Van Vugt (SP).

² Is ter inzage gelegd op het Centraal Informatiepunt onder griffiennr. 127752.87.

ongerust over of die gelijkwaardigheid in het nieuwe systeem goed is opgenomen. Naar aanleiding van het vertrek van de commissie deskundigen vliegtuiggeluid is met de Tweede Kamer gediscussieerd over de vraag of getoetst wordt aan de overgangsartikelen of aan de PKB.

Mevrouw Netelenbos heeft de motie omarmd en wij doen dat nog steeds. Wij vinden het belangrijk dat wij straks op basis van de berekeningen van de MER-commissie kunnen verwachten te voldoen aan onze belofte: een standstill ten opzichte van 1990 voor externe veiligheid, luchtverontreiniging en geur. Tevens is ten opzichte van 1990 sprake van een verbetering voor geluid door de vijfde baan. Wij kunnen dit achteraf toetsen door een vergelijk met de PKB te maken. Mijn voorgangster heeft geantwoord dat zij dit zou doen door te toetsen aan de overgangsartikelen. Er is met de Tweede Kamer discussie gevoerd over de vraag of dit hetzelfde is of niet. Ik verwacht dat dit deels ook met u de discussie zal zijn.

Op bladzijde 2 van de hand-out staat wat het PKB-stelstel en de Wet luchtvaart over het geluid schrijven. Bij de Wet luchtvaart gaat het over de overgangsartikelen. Te lezen is dat op alle drie de punten de PKB en de overgangsartikelen hetzelfde weergeven en dat bij het overgangsartikel zelfs het aantal ernstig gehinderden iets minder is ten opzichte van de PKB.

Waarom is in het verleden de keuze gemaakt voor toetsing aan de overgangsartikelen? Is dit expliciet aan de orde geweest? Het doel blijft hetzelfde: 10 000 woningen. Het aantal van 54 000 ernstig gehinderden wordt iets verlaagd, het aantal wordt 45 000 en 39 000 slaapgestoorden. Het ging echter vooral om het systeem. Er is een verschil in het systeem dat wij vroeger gebruikten, een geluidscontour en het systeem dat wij sinds de invoering van de nieuwe wet hanteren: de handhavingspunten. Het overgangsartikel is nodig om aan de gelijkwaardigheid te toetsen. Wat betekent dit voor de toekomst? Wij zullen de eerste Schipholbesluiten hieraan toetsen. Na de toetsing zal het uitgangspunt zijn dat de bescherming voor de toekomst altijd daaraan gelijk zal zijn of dat een verbetering ten opzichte van de situatie heeft plaatsgevonden. Wij hopen dat wij hiermee voor de toekomst een gedegen toetsingsmodel hebben. Er bestaat verwarring over de commissie deskundigen vliegtuiggeluid. Wordt wel gehandhaafd nu deze commissie is weggefallen? Dit is wel degelijk het geval. Sinds de inwerkingstelling van de wet op 20 februari zijn wij onmiddellijk met monitoring begonnen. De Inspectie handhaaft, toetst jaarlijks aan de afspraken en brengt een openbaar halfjaarlijks verslag uit. De commissie-MER zal aan het eind moeten evalueren of wij onze beloften hebben waargemaakt. In overleg met deze commissie wordt nu het plan van aanpak voor de evaluatie voorbereid. Voor de zomer zal dit naar de Kamer gezonden worden.

Resteert de communicatie. Omdat het een zeer technisch onderwerp is, is het lastig om uit te leggen hoe die gelijkwaardigheid wordt georganiseerd en hoe daaraan tegemoet wordt gekomen. De sector en wij hebben dezelfde belangen en daarom is communicatie van groot belang. Tot nu toe is dit voor de omgeving onvoldoende van de grond gekomen, een reden waarom wij veel brieven hebben ontvangen. Op 1 april is een nieuw projectteam binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart. Het projectteam Schiphol 2003 is opgeheven. Het nieuwe projectteam zal zich richten op de evaluatie en de communicatie met de omgeving over implementatie, de wijze waarop de evaluatie wordt vormgegeven en hoe daarin de gelijkwaardigheid wordt geëvalueerd.

De heer **Baarda** (CDA): U meldde dat er een MER wordt gemaakt en dat die straks voor de evaluatie start. Er is echter een adviescommissie voor de MER die een belangrijke rol heeft gespeeld bij de beoordeling van de concept-MER. Zij was hier zeer kritisch over en schreef in haar rapportage dat de commissie er niet van overtuigd is dat hier sprake is van gelijk-

waardigheid. Ik doel op de eerste uitvoeringsbesluiten ten opzichte van de PKB Schiphol. Kunt u hierover nog iets zeggen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De adviescommissie geeft aan te verwachten dat de gelijkwaardigheid kan worden gerealiseerd, maar zij heeft punten waarvoor zij de aandacht vraagt. Sommige punten zijn overgenomen, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een aantal extra handhavingspunten. Andere punten horen volgens ons niet bij de gelijkwaardige overgang, zoals het groepsrisico. Dit zat niet in de vorige PKB maar is wel voor de toekomst aan de orde. Een groepsrisiconorm voor de toekomst is in voorbereiding.

De heer **Baarda** (CDA): De adviescommissie krijgt wel een taak bij de beoordeling van de MER bij de evaluatie?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zover ik weet voert dezelfde commissie dit uit. Zij is met ons in gesprek over een plan van aanpak voor de evaluatie. Het grootste discussiepunt was dat geen evaluatie meer zou plaatsvinden omdat de commissie deskundigen vliegtuiggeluid er niet meer is. Wij stellen ons op het standpunt dat die taak aan de MER-commissie is. Zij doet de evaluatie. De commissie deskundigen geluidhinder heeft tot taak een aantal modellen voor ons te ontwikkelen. Hierin kunnen zaken voor de toekomst worden opgenomen, zoals monitoringspunten en later handhavingspunten in het buitengebied. Daarvoor moet een goed model worden bedacht. Tevens moeten daarin de voor- en nadelen worden aangegeven.

De heer **Bussink**: De formele verantwoordelijkheid voor een milieueffectrapport ligt bij de bewindspersoon. De MER-commissie geeft daar een onafhankelijk oordeel over. De voorzitter van deze commissie gaf aan dat zij in een vroegtijdig stadium kenbaar wil maken waarop zij haar oordeel zal baseren. Zij zorgt ervoor dat die gegevens vanaf het begin in voldoende mate op tafel komen. Dit leidt tot een gezamenlijk plan van aanpak waarbij de bewindspersoon verantwoordelijk is voor de gegevens die beschikbaar komen. Nogmaals, de MER-commissie geeft volgens een modernere vorm van interactie tijdig aan waarover zij haar advies wil uitbrengen. Tijdverlies en «wrijvingswarmte» worden zodoende voorkomen.

De heer **Lemstra** (CDA): De gegevens worden niet rechtstreeks gegene-reerd. Het loopt via uw departement.

De heer **Bussink**: Nee, het staat de commissie vrij om zelf alle gegevens te verzamelen die haar tot een onafhankelijk oordeel kunnen brengen. De commissie kan zelf basisgegevens, zoals de rapportage over de handhaving en de ontwikkeling van vliegbewegingen in het gebied, aan bijvoorbeeld de luchtverkeersleiding vragen. De commissie geeft van tevoren aan om welke gegevens het gaat. In ieder geval zal het daarbij gaan om de gegevens van het ministerie. Op deze manier kunnen in een onafhankelijke commissie de gegevens worden getoetst.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Het is en blijft helaas een beladen dossier. Het vertrek van de commissie-Berkhout heeft er niet aan bijgedragen om dat gevoel op te heffen. Ik hoop dat de «commissie-Berkhout II» – ik noem dit maar even zo wegens gebrek aan inzicht in de andere deelnemers – snel van start gaat. Ik kan mij voorstellen dat het ook zinnig is, het overleg tussen de commissie-MER en het departement in ieder geval tijdelijk uit te breiden met de commissie-Berkhout II. De drie partijen, die ieder een eigen rol hebben, weten dan van elkaar wat de criteria zijn waarnaar gekeken wordt en waarop kan worden gescoord.

Een onderwerp dat doorzeurt in dit dossier en in de discussie over de motie is mijns inziens dat ook in de brief van de staatssecretaris steeds verwezen wordt naar de wettekst en met name naar de overgangsartikelen. In mijn beleving was juist de wettekst aanleiding voor de Kamer om een motie te formuleren en deze kamerbreed te onderschrijven. Waar zit het subtiele verschil? Ieder moet voor zich spreken, maar voor ons zit dat in de vraag of het vergelijk met het beschermingsregime PKB een eenmalig karakter heeft. Grijpen alle volgende ijkmomenten terug op het eerste resultaat en niet meer op het oorspronkelijke beschermingsniveau van de PKB? Dat fenomeen vinden wij zorgelijk. Als dat in eerste instantie niet deugt, ontstaan verbetervoornemens, maar dan grijpt nog elk volgend vergelijk terug op iets wat op zichzelf al niet deugde. De motie beoogt in mijn beleving om dát te corrigeren. Ook in tweede en derde instantie, totdat de wet veranderd is, moet het referentiekader van de PKB worden gehanteerd als je wilt spreken over het in de praktijk bestaan van gelijkwaardigheid.

Voor het constateren van deze gelijkwaardigheid is, vooral als je over de outcome in het buitengebied wilt spreken, ook een handhavingssysteem nodig dat in de nadere opdracht van de commissie-Berkhout zat. Deze mix maakt dat wij ons zorgelijk blijven voelen over dit dossier.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zullen snel van start gaan met de commissie, ook al omdat wij er zelf belang bij hebben dat de evaluatie op tijd gereed is. Wij zullen ervoor zorgen dat een afstemming plaatsvindt tussen de commissie deskundigen geluidhinder en de commissie-MER. Het is niet de bedoeling dat deze commissies constant bij elkaar zitten, maar ik heb met de Tweede Kamer afgesproken dat de opdracht voor deze commissie zeer duidelijk moet zijn. Degenen die de opdracht hebben gekregen, hebben te kennen gegeven dat zij het daarmee eens zijn. Het probleem met de vorige commissie was dat men een andere opdracht voor ogen had. Mede daarom is het van belang dat beide commissies van elkaar weten wat zij moeten doen. De MER-commissie is er voor de evaluatie en de commissie deskundigen vliegtuiggeluid had een drietal taken, waarvan een was het ontwerpen van een mogelijk handhavingssysteem voor het buitengebied en de voor- en nadelen daarvan. Dit behoort niet tot de evaluatie. Vroeger bestond ook geen stelsel voor het buitengebied. Wij vinden het echter wenselijk dat zoiets ontstaat, omdat men vooral voor het buitengebied wil weten waaraan men toe is. Daarom hopen wij dat de commissie snel een voorstel hiertoe doet.

Ik verwijs naar de wettekst in mijn brief in verband met de PKB omdat wij inhoudelijk hetzelfde nastreven. In de PKB en in de overgangsartikelen staan criteria waaraan voldaan moet worden. De overgangsartikelen zijn zelfs op een punt gunstiger. Er moet aan de hand van de systematiek gemeten worden. Deze heeft ertoe geleid dat gekozen is voor het overgangsartikel in plaats van voor de PKB. Men heeft dan niet meer te maken met een geluidzone maar met een aantal handhavingpunten. Wat betekent dit voor de toekomst? Het gaat mij om een vergelijkbaar beschermingsregime, zoals in de PKB staat. De eerste keer wordt via de overgangsartikelen gemeten. Alle keren daarna en bij de volgende evaluatie kan beslist worden hoe vaak dit moet gebeuren. Wij hebben dit nu niet voor de toekomst vastgelegd, maar dit kan bij de volgende evaluatie gebeuren.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Dat staat in de wet, maar dat was voor ons de aanleiding om de motie te formuleren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat de motie is ingediend omdat niet in de wet stond dat de gelijkwaardigheid daadwerkelijk aan het einde getoetst zou worden en dat

een aanpassing zou plaatsvinden als zou blijken dat die gelijkwaardigheid niet gerealiseerd werd. Wij zijn nu doende met een wijziging van de wet, om dit – zoals in de motie staat – wettelijk vast te leggen.

De heer **Baarda** (CDA): De bedoeling van de motie is om alsnog een toetsing aan het stelsel van de PKB mogelijk te maken. In de wet staat dat, zodra deze van kracht is en de uitvoeringsbesluiten er zijn, de PKB zal worden ingetrokken. De huidige adviesinstanties, de MER-commissie en de commissie-Berkhout, stelden ook tijdens de hoorzittingen heel duidelijk dat zij het zeer betwijfelden of er in de concept-uitvoeringsbesluiten sprake is van gelijkwaardigheid met de PKB. In de wet staat dat de eerste uitvoeringsbesluiten op zijn minst gelijkwaardig moeten zijn aan het stelsel van de PKB. De daarop volgende uitvoeringsbesluiten moeten op zijn minst gelijkwaardig zijn aan de eerste uitvoeringsbesluiten. Als de PKB wegvalt, is er geen toetsing meer mogelijk. Daarom hebben wij in de motie vastgelegd dat wij willen dat bij de evaluatie getoetst wordt aan het stelsel van de PKB.

De heer **Castricum** (PvdA): De staatssecretaris zei terecht in het begin dat het in beginsel eenvoudig is, maar dat het bij een volgende stap heel gecompliceerd wordt. Mag ik afleiden uit wat zij nu zegt en uit de aangekondigde wijziging dat volledig wordt voldaan aan wat de commissie en de Kamer hebben gevraagd? Zegt de staatssecretaris zonder toeters en bellen dat, waar wij nu mee bezig zijn, uiteindelijk op de goede momenten leidt tot wat de motie-Baarda vraagt? Is hier een eenduidig «ja» op mogelijk?

De heer **Baarda** (CDA): Wij hebben tijdens de Kamerdebatten ook gewezen op het buitengebied. Ik heb toen letterlijk namens de commissie aan de minister gevraagd: «Ik vraag de minister toe te zeggen dat de bescherming die in de PKB is vastgelegd onder het nieuwe regime ook voor het buitengebied zal gelden, dus voor het gebied tussen 20 en 30Ke.» De minister antwoordde toen dat zij de motie integraal zou uitvoeren.

De heer **Lemstra** (CDA): De minister is zelfs nog verder gegaan. Zij heeft wat het buitengebied betreft gezegd: ik zal bewaken dat er een gelijkwaardige bescherming is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Tot de heer Castricum merk ik op dat ik hier mede zit om te bezien of wij beiden dezelfde interpretatie van de motie hebben. Ik zou graag «ja» willen zeggen, maar dan moeten wij wel van elkaar weten of dit de juiste interpretatie is. Wij zijn inmiddels bezig met de voorbereiding van de wettelijke vastlegging van de motie. Daaruit kan blijken of wij hetzelfde bedoelen. Ik weet dat mevrouw Netelenbos haar brief en haar antwoord op de motie met de heer Baarda heeft afgestemd. Deze stukken zijn ook langs de Tweede Kamer gegaan. Ik gebruik dit steeds als uitgangspunt. Het woord «overgangsartikelen» komt daarin voor en daarvan is het hier de vraag of de commissie dit zo bedoeld heeft. Ik vind dit heel lastig. Ik probeer te zeggen dat wij voldoen aan de uitgangspunten die in de PKB stonden. Wij komen er zelfs met die overgangsartikelen iets gunstiger uit. Blijft over de vraag of het daarmee eenmalig of ook voor de toekomst gewaarborgd is. Volgens mij is dit het geval. Als je de eerste keer toetst aan de overgangsartikelen die 1 op 1 vertaalbaar zijn en als je de daarop volgende keer ervan uitgaat dat het gelijkwaardig of beter moet zijn, kom je altijd goed uit. Ik vind het moeilijk om dan te discussiëren over de vraag of je aan een PKB of een overgangsartikel toetst.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Bij toetsing op dat ene moment is het mogelijk dat een voldoende of een 4 wordt gescoord. Je

hebt dan niets aan een volgend besluit dat hetzelfde niveau heeft of beter is. De staatssecretaris verwijst in het hele verhaal naar het vertrouwen dat er is en naar de deskundigen die zeggen dat het gelijkwaardig is. De praktijk moet het echter uitwijzen. Wij kennen die praktijk niet op het moment waarop de eerste uitvoeringsbesluiten er zijn. Wij kennen die pas later. Gegeven het feit dat met verschillende systemen wordt gewerkt, moet met name gekeken worden naar de outcome, ook in het buitengebied. Wat is in de praktijk de hinder die ondervonden wordt en kloppen de aantallen die wij destijds hebben aangenomen? Daarvoor had men het instrument van de commissie-Berkhout nodig. Door deze combinatie van zaken wilden wij ook na de toetsing van de uitvoeringsartikelen een handvat hebben. Is er sprake van een beschermingsniveau dat qua outcome gelijkwaardig is aan het beschermingsniveau van de PKB?

De heer **Gosse**: U zegt: stel, dat de eerste besluiten niet de beoogde bescherming bieden; dan is het leuk dat er in de wet staat dat volgende besluiten gelijk of beter moeten zijn, maar wij hebben daar niets aan. Ik meen dat dit eenvoudig kan worden opgelost. Wij hebben het vertrouwen dat dit het geval is, maar u zegt dat dit nog moet blijken. Dat kan ik mij voorstellen. Misschien kunt u leven met een borging in de wet waarin staat dat er ten minste een bescherming is zoals geboden door de eerste besluiten die aan de genoemde eisen voldoen. Alle volgende besluiten moeten een gelijke of betere bescherming bieden. Als de eerste besluiten niet die bescherming bieden, dan geldt daar het beschermingsniveau voor na aanpassing van de besluiten in de evaluatie van 2006. Dan bent u het probleem kwijt dat, als de eerste besluiten niet goed blijken te zijn, u het beschermingsniveau in de toekomst niet haalt.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Dit is een ingewikkelde manier om te zeggen dat de eerste en de tweede besluiten minimaal aan hetzelfde beschermingsniveau moeten voldoen.

De heer **Gosse**: Er is een motief om te vragen waarom de eisen die voor de eerste besluiten gelden niet voor eeuwig kunnen worden vastgehouden. In de PKB is bijvoorbeeld een referentiekader neergezet met maximaal 10 000 woningen binnen de 35 Ke-contour, volgens een woningbestand uit 1990. Nu kunnen wij wel menen dat het beschermingsniveau voldoende is, maar als men in de toekomst nieuwe woonwijken in de omgeving van Schiphol situeert is het onverstandig om daarmee geen rekening te houden. Als altijd aan een dergelijk woningbestand getoetst wordt, brengt dat een zekere vorm van rigiditeit met zich. Hiermee is niemand geholpen.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Verleden jaar was er in de praktijk al geen sprake van een woningbestand-1990. Deze tendens zet zich voort. Ik meen dat dit een rekenvertaling is.

De heer **Bussink**: U spreekt begrijpelijkerwijze over evaluatie van de besluiten, maar wij hebben het over algemene maatregelen van bestuur. Dit betekent dat parlementaire goedkeuring vereist is voor wijziging van een algemene maatregel van bestuur. Je kunt het theoretisch niet slechter maken zonder parlementaire goedkeuring. Je kunt het gewicht daarvan verschillend beoordelen, maar als uit een gedachtewisseling tussen bewindspersonen en Kamer blijkt dat het beter moet worden, dan is voor een wettelijke regeling waarin van verslechtering sprake is altijd parlementaire goedkeuring nodig. Het is voor de regio niet het ultieme middel, maar dit betekent dat niet in vrijheid – en zeker niet door de sector zelf – een verslechtering van de situatie kan ontstaan zonder parlementaire goedkeuring.

De heer **Terlouw** (D66): De staatssecretaris zei al dat het een complex document is omdat er veel techniek in zit. Ik ben het daar volstrekt mee eens. Wij zijn een politieke commissie en wij moeten zo goed mogelijk steeds weer terug naar de politieke uitgangspunten waar het hele dossier op berust. Het meest fundamentele uitgangspunt is dat je moet doen wat politici altijd moeten doen, namelijk onvergelykbare dingen vergelijken. Dat zijn in dit geval het belang van de nationale luchthaven en het belang van mensen die niet kunnen slapen. Dit zijn totaal onvergelykbare zaken. Een wetenschapper kan hiervoor nooit een oplossing bieden, maar een politicus moet dat wel doen. Dat is ons werk.

Geprobeerd is dit zo goed mogelijk vast te leggen en dan stuit je onmiddellijk op techniek. Geluid is een van de lastigste fysieke begrippen die bestaan. De regering heeft als uitgangspunt geformuleerd dat de overheid de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, enz. vaststelt. Daarbinnen mag de luchthaven met zijn vliegbewegingen, enz., doen wat mogelijk is. Ik neem aan dat de staatssecretaris dit uitgangspunt van het vorige kabinet onderschrijft. Daarna moet het worden ingevuld. Dat is geprobeerd met de PKB die later een luchtvaartwet moet worden. Nu komen er moeilijkheden. De omgeving heeft door de Polderbaan meer lawaai over Utrecht en Aalsmeer. Zij vraagt of zij wel voldoende beschermd wordt. De overheid reageert positief en wijst op de gelijkwaardigheid die zo goed mogelijk is vastgelegd en op de commissie-Berkhout waarin de beste deskundigen van het land zitting hebben. Zij helpen om te bezien of de techniek in overeenstemming met de politieke uitgangspunten kan worden gebracht.

Waar ontstaan nu de moeilijkheden? In de wet was het onzes inziens niet duidelijk of die gelijkwaardigheid gegarandeerd is, ook niet door ons te beroepen op de overgangsartikelen. De heer Baarda heeft toen namens ons allen van mevrouw Netelenbos de uitspraak losgekregen dat het gaat om het gehele gebied van de PKB. Het gaat om de tussen de 25- en 35 Ke-norm, het buitengebied.

Nu hebben wij het gevoel dat er terugtrekkende bewegingen zijn. Misschien is dat niet het geval, maar wij hebben dat gevoel. Dat gevoel is zeer versterkt door het aftreden van de commissie-Berkhout. Deze commissie van deskundigen zei dat ze niet mocht doen wat zij nodig achtte. Dat vinden wij bedenkelijk. Misschien had Berkhout ongelijk, maar in zijn boekje vraagt hij waarom hij niet vroegtijdig over strategische informatie mag beschikken. Waarom is alleen sprake van evaluatie van het stelsel rond de 35 Ke-contour en niet in het PKB-gebied? Mijn fundamentele vraag aan de staatssecretaris luidt: wilt u wel alles weten? Wilt u weten hoe de geluidskaat van Nederland eruit ziet? Dat moet u willen weten, zeg ik erbij. Als daaruit komt dat de normen anders gelegd moeten worden omdat anders de nationale luchthaven eraan gaat, moet dat nieuwe politieke besluit in alle openheid worden genomen. Daarvoor moet je echter eerst alles willen weten. Wij krijgen van Berkhout sterk de indruk dat u niet alles wilt weten en dat u zich houdt aan de letter van teksten om hem alleen maar te laten weten wat verantwoord is op grond van die teksten. Nee, wij moeten de moed hebben om te zeggen dat als uit de techniek blijkt dat Amsterdam, Aalsmeer of Utrecht meer geluid hebben dan wij bedoeld hadden, wij ons óf aan de wet moeten houden – en dan mag Schiphol minder – óf een nieuw besluit moeten nemen, waarbij wij zeggen: het nationale belang van Schiphol is zo groot, het spijt ons maar dan slapen jullie maar iets slechter. Wij moeten dat durven als politici. Ik word steeds door technische beschouwingen ondergesneeuwd, waardoor ik deze politieke afweging niet duidelijk kan maken.

Er wordt steeds gesproken over meten, maar – zoals de staatssecretaris weet – het is allemaal rekenen. De computer is geduldig. Je maakt een zo goed mogelijk model, maar als je dat model eenmaal hebt, kun je moeiteloos de input van parameters variëren en het hele geluidspatroon zien. Waarom mag Berkhout dat niet? Als wij dit geluidspatroon weten,

kunnen wij een politieke afweging maken. Als de staatssecretaris zegt dat ik gelijk heb en dat zij in het vervolg zo zal handelen, zal ik van mijn kant, indien dit nodig is, zo eerlijk mogelijk een nieuwe politieke afweging maken. Ik wil echter niet mijn tijd verliezen door al die techniek. Berkhout was een deskundige op dit terrein. Ik vind het heel zorgelijk dat hij weg is en dat hij dit niet heeft mogen doen. Ik vraag u ook wat de kwalificaties van Eversdijk zijn. Hij is een zeer kundige man, maar ik heb nog nooit gehoord dat hij iets van geluidstechniek weet en daar gaat het hier wel om. Welke kant wil de staatssecretaris met de heer Eversdijk en deze geluidscommissie op?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als staatssecretaris moet je niet alles willen weten, maar dit geldt niet voor het ministerie. Ik moet terug naar de discussie met de Kamer over de vraag waarom de commissie deskundigen vliegtuiggeluid is opgestapt. Er bestond onenigheid over het model van waaruit zou worden gewerkt. Het ging niet zozeer om informatie die wel of niet beschikbaar werd gesteld. Van mij mocht de commissie alles hebben en uitzoeken. Wij hebben echter een specifieke opdracht gegeven en die gegevens wilden wij hebben. Het ging om de omzetting van Ke naar Lden. Men moest zich specifiek richten op een systeem voor handhavingspunten. De commissie wilde niet werken met het door Tweede Kamer en het ministerie vastgestelde model. Zij wilde ten aanzien van het verleden metingen verrichten. In het verleden was er een vierbanenstelsel en was er sprake van geheel andere uitgangspunten. In 1990 zaten er 15 100 woningen in het gebied. Volgens de PKB moesten dit er 10 000 worden. Als je meet aan de hand van het verleden, dan kwam je weer uit op het oude getal van 15 100 en was er dus sprake van een ongunstiger situatie. In de Kamer was besloten, te meten aan de hand van de PKB, gericht op het vijfbanenstelsel. Daarover bestond het verschil van mening.

De heer **Terlouw** (D66): Ik heb begrepen dat de commissie op twee manieren last had van het goed kunnen uitvoeren van haar taak. Zij wilde graag haar systeem testen. Dit is mogelijk door te kijken naar de input van het verleden en te bekijken of het resultaat klopt met het computermodel als metingen worden gedaan. Als ik het goed begrijp, mocht niet met die oude gegevens worden gewerkt. Verder wilde de commissie een ander model omdat anders niet aan de voorwaarden kon worden voldaan. Wie weet het nu beter dan deze commissie?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie heeft niet gezegd dat met dit bepaalde model niet aan de voorwaarden kon worden voldaan. Zij kreeg een opdracht met drie elementen. Er moest een bepaald systeem getoetst worden, maar de commissie meende dat een ander beter zou zijn en dat daarmee meer ruimte voor de sector kon ontstaan. Deze discussie liep al lang, zij vond al plaats met mijn voorgangster. De commissie mocht van mij doen wat zij wilde, maar ik wilde wel op korte termijn de drie zaken hebben die in de opdracht stonden. Als de commissie in haar «vrije tijd» – zo noemde ik dat tegenover de Tweede Kamer – nog andere dingen wilde uitzoeken, vond ik dat uitstekend, maar ik wil de gevraagde gegevens hebben. Als een ander systeem zou worden ingebracht en geëvalueerd, hebben wij niet de gegevens waarom wij gevraagd hebben en die wij beloofd hebben door te geven. Uiteindelijk is het aan de MER-commissie om het systeem te beoordelen. Al voor mijn tijd was hierover onenigheid en dat leidde ertoe dat de commissie constateerde dat de opdracht haar niet aansprak. Zij vond dat zij niet de ruimte had die zij wilde hebben en daarom trok men zich terug. Ook ik vind dat jammer. Ik had liever gehad dat dit eerder was gebeurd. Nogmaals, wij houden geen gegevens achter. Men mag overal inzage in hebben. Bij de wetsbehandeling hebben wij van tevoren

duidelijk gemaakt wat wij aan uitkomsten verwachtten. Omdat wij willen dat die getoetst worden, moet specifiek aan dat bepaalde model worden getoetst. Het heeft geen zin om te toetsen aan een model dat nog gebaseerd is op een vierbanenstelsel en waar oude uitgangspunten, zoals bijvoorbeeld die 15 100 woningen, in zitten. Ik wil echter specifiek drie dingen weten en daartoe heb ik nu opdracht gegeven. Daaraan moet worden voldaan en dit moet in de nieuwe commissie zo gebeuren. Overigens is het een adviescommissie aan de staatssecretaris. Wat zijn de specifieke talenten van de heer Eversdijk? Het gaat om de politieke vraag. Verder moet naar buiten goed verwoord worden waarom het draait. Wij willen ervoor zorgen dat de vice-voorzitter de technische kennis in huis heeft. Dit wordt de heer Spee, oud-directeur van NLR, tegenwoordig directeur van Fokker Space. Wij willen dat de voorzitter meer bestuurlijke kwaliteiten heeft. De heer Eversdijk heeft niet op het gebied van de luchtvaart specifieke kwaliteiten, maar dat leek ons goed omdat hij daardoor onafhankelijk is. Wel heeft hij veel regionale bestuurlijke ervaring. Voor ons is dit belangrijk, omdat de commissie in de richting van het CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol) een belangrijke rol moet vervullen. Ik vind het belangrijk dat die commissie een meer bestuurlijke vertaling geeft van waar het technische gedeelte over gaat.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De bescherming van het buitengebied was een belangrijk argument om iedereen in de Kamer achter de motie te krijgen. Ik vind dit nergens terug in de brief van de staatssecretaris en dat vind ik jammer. Het gaat namelijk niet alleen over de wettekst, het gaat ook over de Handelingen. Ik had graag gezien dat u in de Handelingen de uitspraken had nagelezen die de minister hierover heeft gedaan. Kan de staatssecretaris zeggen dat het gevraagde in de motie wordt uitgevoerd? Geldt de bescherming die in de PKB is vastgelegd ook onder het nieuwe regime voor het buitengebied, dus voor het gebied tussen de 20 en de 30Ke?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat mevrouw Netelenbos ook het buitengebied bij de evaluatie wil betrekken. In de overgangsartikelen staat dat in het buitengebied maximaal 45 000 ernstig gehinderden mogen wonen en dat daaraan wordt getoetst. De vraag aan de MER-commissie was of dit gehaald wordt als die 35 handhavingspunten worden vastgelegd. De MER-commissie antwoordde dat vooraf verwacht werd dat dit inderdaad het geval zou zijn, maar dat dit achteraf gemeten moet worden. Daar is het verzoek aan de commissie deskundigen vliegtuiggeluid bijgekomen om voor het buitengebied monitorings- en handhavingspunten op te stellen, zodat die later konden worden meegenomen.

De heer **Baarda** (CDA): Dat betekent dat de staatssecretaris onderschrijft wat mevrouw Netelenbos in antwoord op mijn vragen heeft gezegd: «Wat het buitengebied betreft, zal ik bewaken dat er een gelijkwaardige bescherming is.» De staatssecretaris deelt dat standpunt?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is zelfs gunstiger.

De heer **Baarda** (CDA): Dit is ook een antwoord op de vraag van de heer Pormes?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, volgens mij is daar in de tussentijd niets aan veranderd en is dit steeds het uitgangspunt geweest.

De heer **Bierman** (OSF): Ik ben blij dat er duidelijkheid is over het buitengebied. Ik woon in dat buitengebied. Hoewel het erop lijkt dat dit groene weiden zijn, is het de binnenstad van Amsterdam. Wij hebben te maken met de baan waarover wij nu niet spreken. Gesproken wordt over een vijfbanenstelsel, maar het zijn er zes. Via die zesde baan komt over het buitengebied het nodige binnen op Schiphol. Ik begrijp dat de belemmerende factor voor de sector in de PKB het starre gegeven is van het aantal van 15 100 woningen die als gehinderd moeten worden opgevoerd. Het aantal wonenden is flexibel omdat het aantal mensen per woning verschillend is. Daar zit een rendementsverlies in, omdat bij meerdere personen per woning het aantal door geluid gehinderden verandert. De winst kan dan viermaal zo hoog worden bij woningen waar gehinderd mag worden. Het buitengebied moet een handhavingspunt hebben voor het zesbanenstelsel in de Amsterdamse binnenstad. Ik reken de binnenstad, vanuit de visie van de PKB, tot het buitengebied.

De heer **Bussink**: Ik wijs u op de kaartjes die bij het setje gevoegd zijn dat u gekregen hebt. Er zijn twee grote verschillen met de oude situatie. Het stelsel is uitgelijnd op het vijfbanenstelsel. Gekozen is voor een systeem waarbij gevlogen wordt over minder dicht bebouwd gebied. Daardoor wordt verkeersbelasting boven andere banen weggehaald. Een andere grote verandering vindt u in het verlengde van de Fokkerbaan. Daar zat geen handhavingspunt, maar in het verlengde van die baan zit nu wel een handhavingspunt. Wij gaan ervan uit dat minder dan 2% van het vliegverkeer over die baan wordt afgewikkeld. Dat is mogelijk omdat meer op de andere banen kan worden weggezet. Door het handhavingspunt heeft de Inspectie bij overtredingen de gegevens ter beschikking. Dit zijn transparante gegevens die halfjaarlijks worden gerapporteerd. Schiphol weet dus duidelijk als een overtreding wordt begaan. In de oude situatie was er sprake van een convenantafspraken voor die baan. Daar zit nu een vast punt in waarvan de maat bepaald is. Daarop wordt gehandhaafd. Het antwoord op de vraag wat in dat gebied gebeurt, is met gegevens onderbouwd.

De heer **Bierman** (OSF): Resteert voor mij de vraag in hoeverre je met het meet- of handhavingspunt het buitengebied voldoende dekt. Nu werd soms 6% van het totale luchtverkeer via deze banen over de binnenstad van Amsterdam afgewikkeld. De Polderbaan zal hieraan iets doen. Maar als de wind zuidwest staat, bestaat de noodzaak om de gegeneerde groei toch via banen waarvoor over de binnenstad moet worden aangevlogen af te wikkelen. Ik ben blij met dit handhavingspunt, maar moet op deze aanvliegroute niet nóg een handhavingspunt in het buitengebied worden gesitueerd? Ik zie dat andere punten in het buitengebied veel verder van de luchthaven zijn gesitueerd. Ik vraag dit vanuit de optiek van 160 000 personen overdag die in dat gebied overdag dicht bijeen zijn. Ik heb zorgen over de veiligheid en de geluidhinderabsorptie van die mensen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De opdracht aan de commissie deskundigen geluidhinder is na te gaan wat voor systeem er voor het buitengebied moet komen. Wat zijn daar de voor- en nadelen en waar kunnen mogelijke handhavingspunten komen? Ik wijs op het CROS, een overlegplatform met provincies, gemeenten en Schiphol. Het Rijk heeft hierin geen zitting. Het is een onafhankelijk orgaan waar wij het klachtenpunt van betalen. Aan het CROS zal gevraagd worden, specifieke lokaties en punten aan te geven waar handhavingspunten moeten worden gesitueerd. Ik wil niet dat er een punt bij komt om extra metingen te verrichten voor het verlengde van de oostbaan. Ik vind dat de commissie dit in zijn totaliteit moet bekijken.

De heer **Lemstra** (CDA): De staatssecretaris hecht terecht aan een goed draagvlak in de regio. Ik constateer dat de regio zelf, vele gemeenten en beide provinciebesturen, op dit ogenblik zeer ontevreden zijn. Hoe wil de staatssecretaris met de regio communiceren? Als dit niet gebeurt, zal de regio eigenstandig meetpunten instellen waardoor het departement nog meer gegevens te verwerken krijgt. Er is nog niet gesproken over het indammen van lawaai van bijvoorbeeld El Al. Als die niet meer toegelaten worden, is er ook minder lawaai. De commissie en de Kamer zijn altijd uitgegaan van 2005 als evaluatiejaar. Ik lees nu dat begin 2006 zal worden geëvalueerd. Aan de hand daarvan zal nader worden gediscussieerd. Door dit jaar uitstel schuift de evaluatie op. Kan de staatssecretaris garanderen dat de timetabel van de verwerking van de motie in de wetgeving gehaald wordt? Komt dit onderwerp in de ministerraad van 11 april?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik neem de gemeenten uitermate serieus. Het is niet goed als iedere gemeente een eigen meetpunt aanlegt. Het team bij Verkeer en Waterstaat dat zich bezighield met Schiphol 2003 heeft zich de afgelopen jaren op de wetgeving gericht. Hierdoor is wellicht de communicatie met de buitenwereld in het gedrang gekomen. De Luchtvaartwet is 20 februari ingegaan. Dit team is opgeheven en er is een nieuw team gekomen dat zich richt op de implementatie daarvan. Haarlemmermeer bijvoorbeeld moet haar bestemmingsplan aanpassen omdat er andere contouren zijn en wil dat het Rijk dit betaalt. Dat doet het Rijk echter niet, omdat bij aanpassing van rijksbeleid dan ook op andere terreinen bestemmingsplannen vergoed zouden moeten worden. Hierover is men ontevreden, maar je kunt ook stellen dat Haarlemmermeer veel groeimogelijkheden heeft gekregen als gevolg van Schiphol. Wij moeten de gemeenten goed begeleiden bij de implementatie van de plannen. Verder moeten de gemeenten op de hoogte gesteld worden van de routes die gevlogen worden en wat er gebeurt bij het onderhoud van de banen. Op zich doet Schiphol dit, maar wij moeten ook een oogje in het zeil houden. Wij beginnen een offensief voor het voorlichten van gemeenten. Verder krijgen ze een duidelijk aanspreekpunt bij het ministerie. CROS zal hierbij een belangrijke rol spelen. Vroeger was dit de commissie geluidhinder Schiphol. Sinds 1 januari is het CROS omgevormd. Gemeenten en provincies zitten om tafel. Er zijn meer gemeenten uitgenodigd dan in het verleden. Deze commissie is net van start en zal zoveel mogelijk als spreekbuis fungeren tussen de overheid en de sector. De planning van de evaluatie in 2006 heeft te maken met de ingangsdatum van de Luchtvaartwet. Doordat wereldwijd gecommuniceerd moest worden over de verandering werd de datum 20 februari. In de wet staat: drie jaar na ingang van de Luchtvaartwet. De bespreking van de verwerking van de motie in de wet staat voor de ministerraad van 11 april gepland, maar met de dag veranderen de geluiden. Voor de lawaai van de maatschappijen bijna onmogelijk gemaakt om daarmee te vliegen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): U gaat uitgebreid in op de vraag over de klachten van gemeenten. Ik kan bijna mijn kamer behangen met brieven van deze gemeenten en provincies. Ik had verwacht dat de staatssecretaris duidelijk had gemaakt welke concrete stappen zij gezet heeft om het mogelijk te maken dat deze gemeenten en provincies direct contact kunnen opnemen met het Rijk. Het gaat niet alleen om implementatie en begeleiding van gemeenten. Het gaat om een vorm van bejegening en communicatie waardoor een zeker draagvlak ontstaat.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is belangrijk dat de staatssecretaris direct contact heeft met de gemeenten.

Op deze manier toon je dat je de klachten serieus neemt. Met de Haarlemmermeer heb ik telefonisch en persoonlijk contact gehad. Dat leidde ertoe dat de standpunten dicht bij elkaar kwamen. Op een punt bestaat nog verschil van mening. Ik zal nog met Zaanstad contact opnemen. Omdat ik de klachten serieus neem is een nieuwe projectgroep ingesteld. Deze zal bezien hoe de gemeenten zo goed mogelijk geïnformeerd kunnen worden. Als het nodig is, wil ik zelf het gebied ingaan, maar eerst wil ik de resultaten van de nieuwe projectgroep bezien.

De heer **Terlouw** (D66): Ik kom graag op een punt terug. Dit is beantwoord, maar ik wil het scherp in het verslag hebben. In de motie is gesproken over de overgangsartikelen XI t/m XIII. Misschien hadden wij dat niet moeten doen. Het gaat om bescherming van het buitengebied, zoals in de PKB was voorzien maar wellicht hebben wij verwarring gewekt. In de discussie die de heer Baarde met mevrouw Netelenbos heeft gevoerd, na overleg met de commissie, is duidelijk geworden dat mevrouw Netelenbos heeft toegezegd -even afgezien van de artikelen XI t/m XIII - dat zij de bescherming van het buitengebied garandeert. Ik wil graag dat de staatssecretaris hier bevestigt dat zij dat ook zal doen. Dan is een misverstand verdwenen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kunt u mij dan zeggen wat het verschil is tussen die twee? Ik heb alles bekeken op basis van de stukken: verwijzing naar de overgangsartikelen en een verwijzing naar de discussie over het buitengebied waarbij die 45 000 zijn opgenomen. Wat is het verschil?

De heer **Terlouw** (D66): Dat kan ik u niet precies zeggen. De bescherming van het buitengebied is in die overgangsartikelen niet zo scherp geregeld als in de discussie met mevrouw Netelenbos is gezegd. Het enige wat u hoeft te doen, is te herbevestigen wat mevrouw Netelenbos heeft gezegd. Zij zei dat zij de motie integraal zal uitvoeren, ook wat betreft het buitengebied. Ze zei: ik zal bewaken dat er een gelijkwaardige bescherming is. Als u dat toezegt met de woorden van mevrouw Netelenbos ben ik tevreden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is de reden waarom ik dit vraag. Mevrouw Netelenbos heeft expliciet verwezen naar de overgangsartikelen. Ik kan nu niet bedenken wat voor verschil er is, maar uit het feit dat u zegt dat u de overgangsartikelen onvoldoende vindt, blijkt dat er een verschil is. Ik wil zelf ook weten waar ik instap. Volgens mij is er geen verschil.

De heer **Gosse**: In de PKB is wat het buitengebied betreft een indicatief referentiegetal opgenomen en geen harde norm: namelijk een maximum aantal ernstig gehinderden in het gebied binnen de 20 Ke-contour. In de wet is die als harde eis opgenomen. Daar waar het in de PKB een indicatief getal was, staat in de wet hetzelfde getal aangescherpt. In plaats van 54 000 ernstig gehinderden zijn het er nu 45 000. Als u vraagt of de eis ten aanzien van het buitengebied, zoals geformuleerd in de PKB, in het nieuwe stelsel ook gehaald wordt, is het antwoord «ja». Sterker, waar het eerst een zacht getal was, is het nu een hard getal. Bovendien is dat getal aangescherpt.

De heer **Terlouw** (D66): Als dat zo is, kunt u dit rustig toezeggen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij kun je het beter aan het overgangsartikel toetsen dan aan de PKB, omdat dit gunstiger is.

De heer **Baarda** (CDA): Heeft dit ook te maken met de handhavingspunten? Volgens de PKB zijn er meer dan 300 handhavingspunten. De heer Gosse zegt dat die gelijkwaardigheid er zal zijn, maar hoe wordt dat aangetoond? In het nieuwe stelsel hebt u veel minder handhavingspunten. U moet omzetten van rekenen naar meten en de heer Berkhout heeft tijdens een van de hoorzittingen uiteengezet dat dit veel vraagt. Hoe kunt u, refererend aan het aantal handhavingspunten en gezien de omzetting van rekenen naar meten, garanderen dat die gelijkwaardigheid er is?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Bij die enorme verschillen in stelsels is er een belangrijk punt, dat wel in de PKB zat, uit het beeld verdwenen: een limiet aan het aantal vliegbewegingen. Corresponderend met dit limiet was er een berekende zone, waarin in 1999 een aantal huizen lag waarvan aangenomen kon worden dat de bewoners gehinderd werden. Nu is die limiet verlaten en dat is een wezenlijk verschil. Er worden op een nieuw stelsel berekeningen losgelaten. De vraag is dus: hoe wordt in de praktijk aangetoond dat, ondanks het feit dat er veel meer gevlogen wordt met grotere vliegtuigen, enz., de beoogde uitkomst aan beschermingsniveau wordt bereikt. Daarvoor moet je fysiek monitoren en meten en daarvoor hadden wij Berkhout nodig. Die mix zat in de zorg en de aanleiding voor de motie.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je het meest gunstige systeem wilt hebben, moet u mij niet vragen om voor het buitengebied te toetsen aan de PKB, maar aan het overgangsartikel omdat dit gunstiger is. Daarbij kan ik opmerken dat ik in de geest van de PKB – deze werd als referentiekader genoemd – handel, maar het een is een indicatieve norm en het andere een harde norm die gunstiger ligt. Dat is het verschil. Hoe zit het met de bescherming? Waarom is in het uitgedeelde stuk een ring van punten opgenomen in plaats van de geluidzone? Er waren eerst 250 punten voor de zone en dat zijn er nu nog maar 35. In hoeverre kun je zeker weten dat dit te handhaven is? Dit is weliswaar minder fijnmazig dan een zone, maar omdat je uiteindelijk in de toekomst wilt meten, heb je dit nodig omdat 250 meetpunten operationeel niet uitvoerbaar zijn. In de MER-berekening is gezegd dat de 35 punten afdoende bescherming bieden, hoewel aan het eind weer een combinatie tussen meten en rekenen nodig is. Waarom is toen gekozen voor die 35 punten? In de discussie werd gesteld dat het moest gaan om bewoond gebied, om de routes, enz. In het MER-advies is berekend dat deze punten waarschijnlijk die handhaving bieden. Bij de evaluatie zal dit gecontroleerd worden. De vraag blijft of dit alles betrouwbaar is. Wij kunnen dit nu niet weten. Wij zeggen voortdurend dat extra monitor- en handhavingspunten toevoegen, er wordt geëvalueerd en als achteraf blijkt dat het niet goed is, vindt aanpassing plaats. Ik weet niet hoe ik u over de streep kan krijgen.

De heer **Terlouw** (D66): Wij blijven woedende brieven ontvangen. Ik vind het vervelend dat ik uw vraag niet kan beantwoorden, maar nieuwe deskundigen blijven zeggen dat er een verschil is. Andere sprekers hebben al aangegeven waar dat verschil zit. Het zit vooral in de handhaving en in het feit dat er nog niet gemeten wordt. Berekenen is maar berekenen en de praktijk is vaak anders.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt, maar wij hebben in het verleden hiervoor gekozen toen wij niet meer op de hoeveelheid vliegtuigbewegingen en het type vliegtuigen wilden sturen. Wij wilden een norm maken voor geluid, voor uitstoot en voor veiligheid, waarbinnen de sector mag groeien. Doordat wij van het ene systeem in de oude PKB overgingen naar het huidige, is er voor de

toekomst een systeem dat beter handhaafbaar is. Wat wij vroeger hadden, was niet handhaafbaar. De MER-commissie verwacht een minder aantal ernstig gehinderden in het nieuwe systeem dan die 39 000 en dat men binnen de contouren blijft. Omdat wij het zeker willen weten, moeten wij gaan meten. Wij zijn echter pas begonnen. 20 februari zijn de eerste vliegtuigen van start gegaan over de vijfde baan. Na oktober wordt pas volledig volgens het nieuwe stelsel gevlogen. De commissie moet daarom zo snel mogelijk beginnen om het systeem van rekenen naar meten te ontwikkelen.

De heer **Lemstra** (CDA): Ik heb behoefte aan een politieke uitspraak waar wij deze staatssecretaris of haar opvolger in 2006 op kunnen aanspreken. Die politieke uitspraak is niet meer of minder dan mevrouw Netelenbos in deze Kamer heeft uitgesproken: wat het buitengebied betreft, ik zal bewaken dat er een gelijkwaardige bescherming is. Die uitspraak wil ik hier vanmiddag bevestigd horen. Dat is een politieke uitspraak en daar kan ik een bewindspersoon over drie jaar aan houden. Ik heb geen behoefte aan een uitleg over de berekening. Nogmaals, ik wil dat die politieke uitspraak bevestigd wordt. Dat is consistentie van beleid.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat dat betreft is er geen verschil tussen wat mijn voorgangers en ik zeggen. Het buitengebied zal gelijkwaardig beschermd worden. In de uitwerking zult u moeten constateren of dit inderdaad zo is.

De heer **Baarda** (CDA): Ik constateer dat de staatssecretaris volmondig met «ja» antwoord geeft op de vraag van de heer Lemstra.

De heer **Castricum** (PvdA): Ik juich dat toe. Ik weet dat er moeite wordt gedaan om te communiceren. Een- en andermaal is vastgesteld dat dit, ondanks alle inspanningen, niet goed lukt. Ik vraag de staatssecretaris of zij ervoor kan zorgen dat de problemen van de gemeenten die ons stelselmatig bevragen worden besproken in een forum waarin Verkeer en Waterstaat directer met deze gemeenten kan communiceren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij willen een nieuw projectteam aankondigen met de contactpersonen. Het is wellicht goed als dit projectteam begint met een inventarisatie op basis van de schriftelijke reacties.

De heer **Castricum** (PvdA): Is het mogelijk dat die gemeenten structureel betrokken worden bij de ontwikkelingen? Kan hiervoor een eenvoudige structuur worden bedacht zodat de gemeenten en hun inwoners het gevoel krijgen dat zij er echt toe doen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, wij zetten zelf een nieuw projectteam in en wij zullen zien hoe de communicatie de komende jaren zo goed mogelijk kan verlopen. Ik merkte al op dat met een inventarisatie kan worden begonnen zodat onze serieuze intenties duidelijk worden. De CROS moet hierbij als onafhankelijk orgaan een essentiële rol spelen bij de communicatie over routes, veranderingen, enz. Wij zullen ondersteunen met informatie.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik meen dat in dat kader gemeenten en bewoners verreweg de meeste belangstelling hebben voor de nieuwe commissie deskundigen, meer nog dan voor uw projectgroep. Deze commissie moet een systeem ontwerpen dat andere instanties nodig hebben en waarin ze vertrouwen moeten hebben. De opdracht aan deze commissie is belangrijke informatie voor al die ongeruste mensen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een adviescommissie aan de minister, anders dan een MER-commissie. Wij zullen hierover zo snel mogelijk communiceren. Het vertrek van de vorige commissie heeft tot veel ongerustheid geleid omdat mensen dachten dat daarmee niet meer gehandhaafd werd.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Waarom heeft het zo lang geduurd voordat deze commissie werd ingesteld?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In december heeft de commissie-Berkhout zich teruggetrokken. In januari zijn wij op zoek gegaan. De eerste persoon die wij vroegen wilde wel deel uitmaken van de commissie, maar niet als voorzitter omdat hij niet zoveel tijd heeft. De tweede persoon verwachtte dat zijn lidmaatschap strijdig zou zijn met een functie die hij binnenkort zou gaan bekleden. De derde trok zich na een tijdje twijfelen terug en de vierde heeft ja gezegd. Het duurde even omdat mensen bedenktijd moeten hebben. Verder waren wij op zoek naar een bestuurder die losser staat van de materie, maar goed contact met buiten kan onderhouden.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris en haar medewerkers voor de beantwoording. Van deze commissievergadering wordt een openbaar verslag gemaakt.

De voorzitter van de commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Baarda

De griffier van de commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Nieuwenhuizen